МАКАРОВ

С. Семанов

ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Книнага пароход естьга рассказывает о жизни и деятельности выдающегося флотоводца, ученого, кораблестроителя, путешественника, изобретателя – Степана Осиповича Макарова. Макаров разработал теорию непотопляемости корабля и был создателем знаменитого ледокола «Ермак», он изобрел оригинальный бронебойный снаряд, его перу принадлежит книга о морской тактике и географические исследовательские работы. Адмирал Макаров погиб во время русско-японской войны.

- Макаров
  - Наследство адмирала Макарова
  - Николаев-на-Буге – Николаевск-на-Амуре
  - Первые шаги – первые успехи
  - «Нападайте! Нападайте!»
  - Каспий и Босфор
  - «Vitiaz»
  - «Макаровские колпачки»
  - «Помни войну!»
  - «К Северному полюсу – напролом!»
  - Во льдах
  - Пророк в своем отечестве
  - «Не скажет ни камень, ни крест, где легли...»
  - Основные даты жизни и деятельности С. О. Макарова (1848–1904)
  - Краткая библиография
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
  - 11
  - 12
  - 13
  - 14
  - 15

- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31
- 32
- 33
- 34
- 35
- 36
- 37
- 38
- 39

• Список иллюстраций
- Список схем
  - ■
- Список рисунков и фотографий
  - ■
  - ■
  - ■
  - ■
  - ■
  - ■
  - ■
  - ■
  - ■
  - ■
  - ■
  - ■
  - ■
  - ■
  - ■
  - ■

Макаров

Наследство адмирала Макарова

Какое наследство оставляют потомкам военачальники? Обычно не слишком-то богатое: ордена на красной подушке, именное оружие, что станет почетным экспонатом музея, да иногда еще том воспоминаний, написанных просто и безыскусно.

Адмирал Макаров не оставил после себя даже этого.

Ордена ушли с ним навечно в холодные глубины Желтого моря. В той же бездне исчезли его личные вещи, обыкновенно они становятся после смерти героя национальными реликвиями. Мемуаров он тоже не успел написать. Добавим, что капиталов он не накопил, имений и особняков не нажил. Семья его доживала на скромную пенсию, а единственный сын воспитывался в военно-морском училище на государственный счет.

Наследство? Какое же наследство?

Истинные ценности не девальвируются временем. Напротив, мы бережно храним любой листок, к которому прикоснулось перо Пушкина. Реставраторы годами по кусочкам воссоздают фрески гениальных древнерусских художников. Коллективный подвиг известных и безвестных героев Великой Отечественной с годами становится все более значительным, теперь для нас яснее, чем раньше, сколь много сделали они для Родины, для судеб мира. Чем дальше, тем более понимаем мы значение великих свершений предков наших.

Флотоводец, ученый, кораблестроитель, путешественник, писатель, изобретатель – вот кем был вице-адмирал Макаров. И в каждой из сфер своей деятельности он достиг заметных успехов, и, пожалуй, того, что он сумел сделать в любой из них, было бы довольно, чтобы имя его с уважением вспоминалось потомками. Он вышел из самой гущи народа и являет собой характернейший тип русского самородка, широко и щедро одаренного и бескорыстного.

Все сделанное Макаровым давалось ему нелегко. Новатор по натуре, он постоянно наталкивался на косность и сонливую бездеятельность тогдашних правителей России. Он боролся, он не отступал, когда почитал себя правым, но в итоге все же ему довелось свершить гораздо меньше, нежели он хотел, и меньше, нежели мог. Макаров всегда помнил, что он служит родине и народу, а не исполняет капризы бездарных и корыстных сановников. Это укрепляло его дух, придавало ему силы для новой борьбы и свершений.

Макаров вырос в простой русской семье и сам с детства пережил немало лишений и невзгод. Он знал народ, знал его

душу не по книжкам. И он всегда оставался глубоко, истинно демократичным к солдатам и матросам. И это не было показное панибратство барина (которое порой унизительнее самого грубого высокомерия!), а высокое сознание своей ответственности перед народом – и как флотоводца, и как гражданина своей страны.

С молодых лет Макаров был суров и непримирим. В спорах он не искал компромисса. Дипломата из него явно не получилось бы. Естественно, что у Макарова было немало противников. И отнюдь не всех их можно обозвать «тупицами» и «реакционерами», как это порой упрощенно изображали. Таков уж был его характер: все во имя главной цели, а эта цель для Макарова, чем бы он ни занимался, была одна – благо его родины.

И родина оценила своего достойного сына.

Уже при жизни слава и популярность Макарова были исключительно велики. Мы знаем, однако, немало случаев, когда со смертью человека кончается и его слава. С истинно великими людьми этого не происходит. После гибели адмирала, когда все случайное и мелкое, окружавшее его бурную деятельность, рассеялось и исчезло (именно потому, что было случайным и мелким), всем, даже тем, кто спорил с Макаровым, стало ясно, какого выдающегося человека потеряла Россия. Прошли годы и десятилетия. Срок немалый. Но память о Макарове не слабеет, высокое значение его деятельности не умаляется.

Одну из книг Степан Осипович закончил словами: «В море – значит дома». Эту фразу он любил потом повторять. С девяти лет Макаров стал моряком. И море действительно было для него домом. До последнего дня. А в этот последний день море сделалось его могилой... Он погиб на капитанском мостике броненосца, ведя в бой эскадру.

Прах Макарова не покоится в родной земле. Чужие далекие волны поглотили его. Нельзя склонить голову перед могилой адмирала. Но благодарная память о нем живет и будет жить долго, ибо очень много сделал он для своей родины и своего народа.

Вот уже более полувека главную площадь Кронштадта украшает памятник. Высокий, широкоплечий и бородатый, как Илья Муромец, адмирал энергично протягивает вперед руку.

Давно уже стали привычными символы, с которыми связывается наше представление о деятельности того или иного выдающегося человека: для полководца – меч или пушка, для ученого – глобус или реторта... Памятник Степану Осиповичу в Кронштадте, созданный скульптором Л. В. Шервудом, украшен

несколькими барельефами, и каждый из них символически говорит о разных гранях макаровского таланта. Он был из породы тех людей, которые могут сделать глубокие заключения, наблюдая такую, например, обыденность, как падение яблока с дерева.

Однако прежде всего Макаров был военным. Он и погиб на мостике корабля, ведя в бой эскадру: классическая, если можно так сказать, смерть для флотоводца!

Николаев-на-Буге – Николаевск-на-Амуре

27 декабря 1848 года священник Николаевской церкви портового города Николаева сделал под номером 44 следующую запись:

«Тысяча восемьсот сорок осьмого года декабря двадцать седьмого дня родился, а тридцатого дня того же месяца окрещен Степан, сын… прапорщика Иосифа[1] Федорова Макарова и законной жены его Елисаветы Андреевой, кои оба православного вероисповедания. Таинство крещения совершал священник Александр Гайдебуров. Восприемниками были: капитан 1-го ранга Яков Матфеев Юхарин и умершего поручика ластового экипажа дочь девица Любовь…»

Итак, родной отец новорожденного – офицер, крестный отец – офицер и даже крестная мать и та – дочь офицера. Знать, Степану Макарову, что называется, на роду написано было стать военным.

Да не просто военным, а военным моряком.

В портовых городах всегда рождается много будущих моряков, как в степных станицах лихих кавалеристов. Об этом позаботилась сама природа.

Астрологи утверждают, что каждый человек появляется на свет под знаком какой-нибудь звезды. Согласно этим приметам звезда Макарова находится в созвездии Козерога. Бог с ней, с астрологией, однако звезду, под которой родился будущий адмирал, все же можно назвать с уверенностью: это звезда великого Суворова.

Ровно шестьдесят лет назад, 6 декабря 1788 года, русские войска штурмом взяли турецкую крепость Очаков – твердыню Оттоманской империи на северном берегу Черного моря. Этому успеху предшествовала и предопределила его блистательная виктория генерал-аншефа (тогда еще не генералиссимуса) Суворова под Кинбурном. Суворов же поставил победную точку в войне, взяв Измаил. Отныне весь край между Бугом и Днестром навечно вошел в российские пределы.

Не было еще города Николаева. Неспешно и тихо Южный Буг нес свои незамутненные воды в Черное море. Ни корабля, ни рыбацкой лодки… Столетиями пустынны были благодатные те берега. Лишь изредка проносились окрест разбойничьи отряды крымских татар, вспугивая степных сусликов и дроф.

И вот однажды на высоком безлесном холме, возле которого Ингул вливается в широкий Буг, появились белые палатки, к

берегу приткнулись баркасы, запылали костры, раздался частый стук топоров. Солдаты в бело-зеленых мундирах копали траншеи, ставили частокол укрепления. Как-то в жаркий июньский полдень к лагерю стремительно подлетела небольшая кавалькада: офицер в запыленном мундире и двое казаков с пиками.

– Где полковник? – хрипло спросил офицер, не слезая с коня.

Ему указали на палатку в центре лагеря. Офицер соскочил с седла, оправил мундир. Из палатки вышел высокий худощавый человек, очень моложавый на вид. Офицер приложил два пальца к треуголке и доложил:

– Депеша его светлости.

Моложавый полковник взял пакет, сломал сургучную печать и вынул плотный лист веленевой бумаги. На листе было несколько строк, жирно написанных гусиным пером:

> «Ордер господину полковнику Фалееву.
>
> Предписываю вам заготовить на Ингуле сленги для построения по апробованному рисунку двух кораблей пятидесятипушечных.
>
> Князь Потемкин-Таврический
>
> 21 июля 1788 года. Лагерь под Очаковом».

Нет, не только пресловутые «потемкинские деревни» строил светлейший! Талантливый и энергичный администратор, он много сделал для освоения сказочно богатого южнорусского края. Личность необычайно яркая, Потемкин соединял в себе все контрасты своего блестящего и жестокого века. В нем причудливо сочетались смелость и широта деяний с мелочным интриганством, великодушие – с вероломством, личная отвага – с завистью. То был одаренный правитель и свирепый крепостник, преданный долгу солдат и ловкий царедворец. Он помогал великому Суворову, и он же мешал ему. Таков был человек, с чьим именем связано присоединение к России богатейших земель Причерноморья. Земли эти после долгой борьбы были возвращены родине из-под власти турецко-татарских пашей и ханов, хищные шайки которых столетиями заливали кровью русскую землю.

И застучали топоры на Ингуле. Строительство нового порта возглавлял талантливый инженер Михаил Леонтьевич Фалеев. Вскоре зеленые берега побелели от стружек. А на стапелях уже возвышался остов корабля. Поселок рос стремительно: дома, землянки, мазанки, шалаши, палатки множились с каждым днем. У маленького городка было уже все, кроме имени. И вот:

> «Ордер господину статскому советнику и кавалеру

Фалееву.

Федорову дачу именовать Спасской, а Витошу – Богоявленской, нововозводимую верфь на Ингуле – город Николаев...

Князь Потемкин-Таврический

Августа 27 дня 1789 года. Лагерь при Дубосарах».

Итак, «нововозводимая верфь» получила наконец имя. Избрано оно было не случайно: турецкая твердыня Очаков, прикрывавшая вход в Бугский лиман, была взята 6 декабря – в день святого Николая. Будущая родина Макарова, стало быть, ведет свою городскую генеалогию от блистательных русских побед. А ровно через год город подарил Черному морю свое первое детище – первое среди бесчисленного последующего потомства: 25 августа 1790 года с Николаевской верфи был спущен на воду пятидесятипушечный военный корабль. Название свое он получил, так сказать, «традиционное»: «Святой Николай». С тех пор «нововозведенная» в 1788 году верфь на реке Ингул стала главной кузницей нашего славного Черноморского флота. У порога этой кузницы увидел свет Степан Макаров.

В этом портовом городе все связано с флотом. Именно с флотом, а не с морем, как это ни покажется поначалу странным для города, долгое время бывшего главной базой черноморских эскадр. Моря в Николаеве не видать даже с колокольни. Однако нет по всей южной России ни одного города, столь богатого водой. У стен Николаева мощное течение Буга образует широкий и длинный лиман. С другой стороны город окружает, петляя по равнине, полноводный Ингул. Слияние этих рек создает гигантскую акваторию, где просторно любому кораблю. И нет морской штормовой волны. Вот почему и в лимане, и в нижних течениях обеих рек всегда полным-полно судов. Одни ремонтируются, другие достраиваются, третьи стоят под погрузкой – да мало ли за каким еще делом может зайти судно в порт! И добавим: в родной порт. Ибо для большинства черноморских кораблей нашего флота место рождения – здесь, в Николаеве. Порт и верфь – вот что определяет облик и быт этого города.

Так было и сто лет назад, когда Степа Макаров мальчишкой бегал с товарищами по николаевским улицам. Облик многих улиц изменился с тех пор мало (если не считать асфальта, автомашин и телеантенн). Улицы прямые, просторные, обсажены акациями. Ровно стоят дома – приземистые, плотные, чисто побеленные, с уютными двориками позади. Во двориках небольшой сад, через каменный забор выглядывают ветки

вишневых и сливовых деревьев.

Дома стоят уже вторую сотню лет и простоят еще столько: предки наши клали камень добротно. Каждое строение имеет здесь свой особый, неповторимый вид, свой характер. Никакого однообразия и монотонной похожести нет в их облике, хоть они, что называется, типовые. Один дом отличается прихотливым кирпичным узором по карнизу, другой – затейливым крыльцом, третий солидно расположился на подклете; а рядышком – двухэтажный, что кажется уже высоким, тут и узорчатый балкон, или светелка, или чердак с круглыми окнами. С подоконников глядела на улицу уютная герань. Мостовые и тротуары прибирались чисто. Тротуары раньше мостили белыми каменными плитами. Кое-где они сохранились и поныне. Немало стерлось о них подков матросских и солдатских сапог, по утрам тысячи мастеровых топотали по ним, направляясь на работу в порт, звякала порой офицерская шашка. Город был военным и мастеровым. Жизненный уклад здесь прочен, устойчив. Почитали старших. Скандалы и ссоры случались редко. Пили только в праздники. Дети приучались к труду сызмальства. Соседи хорошо знали друг друга, все радости и печали были общими. Здесь приветливо здоровались со всяким прохожим человеком, хоть он и приезжий, незнакомый. Город был военным и мастеровым.

Топонимика (наука о наименованиях) – интереснейшее занятие, даже если столкнешься с ней случайно. В музее сохранились старые планы губернского города Николаева. Планы цветные, очень подробные. Планировка центральной части города сегодня точно такая же, как и при рождении Макарова. Тогда, как и сейчас, вдоль лимана шли ровные и широкие улицы: Адмиралтейская, Пограничная, Купеческая, Рыбная, Севастопольская, Привозная, Херсонская... Их пересекали: Артиллерийская, Наваринская, Инвалидная... Кажется, вся суть города отражена здесь: и морские баталии, откуда возвращались в Николаев опаленные корабли, и шумная жизнь порта, и черноморские соседи[2].

Подалее от центра (строгая и монументальная Адмиралтейская улица) спускается к лиману тихая Католическая улица. Названа она была так потому, что стоял на ней католический собор: в городе жили поляки и бывало много заезжих моряков (теперь это улица Мархлевского, а в соборе – Дом культуры). Вот здесь-то, недалеко от лимана, стоит скромный домик с мемориальной доской. На доске написано: «Здесь родился...» – и далее все причитающиеся в подобных случаях слова.

Макаров оставил после себя гигантское эпистолярное

наследство. Помимо многих книг и статей, помимо бесчисленного количества писем, личных и служебных, научных докладов, дневников, записных книжек и путевых заметок, из-под его пера вышло множество официальных документов. В двух объемистых томах, где опубликована лишь малая часть этих документов, составители в примечаниях ставили от себя помету: «Автограф» – и делали такую помету очень часто. Это значит, что данный приказ по эскадре или кораблю написал он сам. И отчет комиссии, которую ему довелось возглавлять. И многое, многое другое. Писал сам. Он никогда и никому не передоверял собственных обязанностей.

Да, Макаров писал очень много. Но... о делах, почти исключительно о делах! Даже письма к невесте, в которую он был пылко влюблен, даже они дышат его командирскими заботами. Дневники Макарова обстоятельны и деловиты, они очень подробны, но редко-редко мелькнет в них выражение типа: «я задумался о...», «мне вспомнилось». Только в ранней юности встречаются в его письмах трепетные восторги или сентиментальная грусть. Как видно, юность всегда есть юность, раз такой железный человек, как Макаров, тоже все-таки отдал дань классическим чувствам этого возраста. Зато потом – никогда. Даже наедине с собой он не позволял себе никаких сантиментов. А на мемуары у него просто-напросто не было времени.

И вот о последнем нельзя не пожалеть. Именно о первых пятнадцати годах жизни знаменитого адмирала известно очень немного. Первое до нас дошедшее письмо Макарова датируется 17 декабря 1862 года – автору его, следовательно, вот-вот должно было исполниться четырнадцать лет. Письмо это адресовано старшему брату:

«Милый брат Яша!

Письмо твое от 7 ноября я получил 15 декабря в субботу. В пятницу получил письмо Николай Прокопьевич[3], и я, читая его, сильно сердился на тебя, отчего ты не написал мне ни словечка, но в субботу, когда получил письмо на свое имя, то не могу выразить, как был я рад; готов был заплакать, засмеяться – все, что хочешь от радости. Ты в этом письме просил, чтобы я написал тебе о былом и настоящем. Очень хорошо: кампания началась 19 мая; «Маньчжур» сделал четыре рейса в з [алив] Де-Кастри и...»

Здесь следует употребить суховатое, официальное словосочетание. – «и так далее». А потому употребить, что далее в макаровском письме идет подробное перечисление разного рода дел и имен, которые вряд ли интересны читателю. Здесь же уместно упредить читателя: в этой книге названное

словосочетание употребляться будет довольно часто, и «вина» в том не автора, а его героя. Что ж поделаешь, если с юных лет энергия макаровской натуры била через край, а предприимчивость всегда была необычайной? Все дела, им свершенные, даже при сухом перечислении заняли бы, пожалуй, целый том.

Первое письмо Макарова, написанное тогда, когда он был воспитанником Морского училища в Николаевске-на-Амуре. Для изучения его последующей биографии уже вполне хватает достоверных свидетельств, и свидетельства эти умножаются по мере того, как росли слава и популярность героя и как возрастали масштабы его деятельности. А вот известия о детстве и отрочестве Макарова доносятся до нас глухо и смутно. Документов почти не сохранилось. Сам он о той поре не вспоминал и вспоминать не любил. И ничего, к сожалению, не рассказали нам об этом ни его отец, ни братья и сестры, ни жена. Но из того, что известно достоверно, заря его жизни рисуется в суровых тонах.

Степан Макаров родился в семье, где военная служба являлась традицией: его деды по матери и по отцу были николаевскими солдатами. Его отец Иосиф Федорович тоже начал службу рядовым матросом. Был он человек дельный, предприимчивый, нрава, надо полагать, крутого и строгого (одно время ему довелось командовать в Николаеве арестантской ротой – добряков на такую должность не назначают!). Служил он ревностно, а помимо служебного рвения, отличался и недюжинными способностями. Уже в 25 лет Макаров-старший дослужился до звания фельдфебеля и должности боцмана – то был высший унтер-офицерский чин в русском флоте. Учитывая, что в николаевское время служили долго, а продвигались в чинах туго, успехов его нельзя не отметить.

Ровно через десять лет, в апреле 1848 года, то есть за шесть месяцев до появления на свет будущего адмирала, Иосиф Федорович был произведен в прапорщики, следовательно, стал офицером, превратился из «низшего чина» в «его благородие». Случаи такого рода в ту пору были редчайшим исключением: сословная граница, как стена, отделяла офицеров от солдат. Пробить эту стону представлялось делом необычайным. Как удалось это Макарову-старшему, нам неведомо, но факт таков; Степан Осипович родился в семье офицера. Повторяем; офицера. Далее, успешно продвигаясь по службе, Иосиф Федорович в 1857 году сделался поручиком (чин, соответствующий современному старшему лейтенанту), что уже давало ему право на потомственное дворянство. И опять нота бене: на девятом году

жизни Степан Макаров сделался дворянином. В сословном обществе того времени обстоятельства подобного рода имели значение немаловажное. Очень скоро Степан познал все это в практике собственной жизни.

У Макарова-старшего родилось пятеро детей, будущий адмирал появился на свет четвертым, старше его (рыли сестра Анна, братья Иван и Яков, младше – сестра Елизавета. Все они росли в маленьком, чисто выбеленном домике на Католической улице. В большой многодетной семье, жившей на скромное жалованье младшего офицера, Степан с малых лет был приучен к труду и дисциплине. Отец, человек суровый и строгий, не баловал своих детей. За всякие провинности наказывал их жестоко, не брезговал ни ремнем, ни розгой. Его знаменитый сын как-то обронил: «Сколько помню, меня высекли только один раз за то, что я не учился в то время, как отец мой был на службе». Досталось ему, стало быть, «только один раз». Он сызмальства отличался дисциплиной и прилежанием. Другим детям, особенно старшим братьям, доставалось круче. Всю теплоту и ласку они получали только от матери. А мать умерла, когда Степану едва минуло девять лет...

О матери адмирала Елизавете Андреевне неизвестно почти ничего, даже даты ее рождения. Но главное о ней мы знаем: Макаров трогательно любил мать и до последних дней вспоминал о ней с нежностью и благодарностью. Как-то в юности он прочел «Семейную хронику» Сергея Аксакова. И вот в его дневнике появилась такая запись: «Увлекаюсь этою книгою... Третьего дня я просидел до часу, читал его первое поступление в гимназию, как он грустил в ней по своей матери, не находя ни в ком из товарищей сочувствия. Тут мне пришло в голову, что ежели бы я был его товарищем, то, наверное, он в первую же минуту нашел бы во мне друга, который понял бы его тоску и перед которым он легко мог бы высказать свою грусть и тем во многом облегчить себя...»

А далее следует рассуждение, поразительно глубокое для пятнадцатилетнего юноши: «Разница между Аксаковым и мною та, что он – сын помещика, а я – офицерский сын и что он имел нежно любящую его мать, которая, сама будучи хорошо образованна, внушала ему первые правила жизни, развивала в нем лучшую сторону человеческого достоинства, а я имел родную мать только до девятилетнего возраста; она хотя и заботилась обо мне с материнской любовью, однако же, имея, кроме меня, еще много детей, за которыми требовался такой же присмотр, и, не будучи хорошо образованна, она имела правилом учить детей, пока они лежат поперек скамейки, и действительно она достигла

своей цели: сначала я не делал дурных поступков из-за того, что знал, как буду строго наказан, а потом начал сам понимать, что делать их нехорошо».

Отношения Степана с отцом с детских лет были довольно прохладными, большого влияния Иосиф Федорович на младшего сына не имел, да, видимо, и не очень им занимался. К тому же через год после смерти жены он вторично вступил в брак. Второй женой Макарова-старшего стала вдова его офицера-сослуживца. Степан Осипович ни единым словом не обмолвился о своей мачехе. О ней неизвестно ровным счетом ничего. Холодность отношений между отцом и сыном осталась неизменной всю жизнь, хотя сохранившиеся письма Макарова-младшего говорят о бесспорном уважении и почтении его к Макарову-старшему. Однако духовной близости между ними не было. И Степан Осипович уже много лет спустя с горечью вспоминал: «Я с девяти лет был совершенно заброшен и с девяти лет почти никогда не имел случая пользоваться чьими-нибудь советами. Все, что во мне сложилось, все это составилось путем собственной работы».

Степан Макаров был потомственным моряком и рос в большом портовом городе. Это и определило его жизненное призвание. С детских лет он мечтал о морской службе и даже не представлял себе иной судьбы. Как и все мальчишки портовых городов, он рано научился разбираться в типах кораблей и стал постигать сложные премудрости морского лексикона.

Весь уклад жизни, сама атмосфера города Николаева были, казалось, пронизаны историей русского флота. Ее, эту историю, здешним молодым людям не приходилось даже изучать специально, она им представлялась живой, осязаемой. История эта звучала в рассказах пожилых ветеранов, участников, знаменитых походов Сенявина и Лазарева. О ней молчаливо свидетельствовали боевые корабли, стоявшие у берегов Буга и Ингула. А главное – она жила в традициях всякой коренной семьи славного города Николаева. Ибо граждане его сами созидали военно-морскую историю родины.

Накануне того, как Макарову исполнилось пять лет, грянула блистательная победа русского флота под Синодом. Личность адмирала Нахимова сделалась предметом восторга и подражания всех николаевских мальчишек.

Отцы николаевских мальчишек радовались синопской победе не меньше (а кое-кто из них и за лафетом стоял в тот день, и лез на ванты под картечью). Только победным радостям не суждено было длиться долго. Вскоре стали приходить дурные вести... Крымская война шла для России неудачно. Англия и Франция ввели свои эскадры в Черное море. Русский парусный флот

оказался бессилен против подавляющего преимущества паровых кораблей. Техническому превосходству западноевропейских армий и флотов русские моряки и солдаты могли противопоставить только свою стойкость и готовность к самопожертвованию. Это позволило России оказать достойное сопротивление вооруженным силам Англии, Франции, Турции и Сардинского королевства. Однако поражение отсталой крепостнической монархии было предрешено неумолимым приговором истории.

Был осажден Севастополь – твердыня Черноморского флота. Англо-французские корабли обстреливали Одессу и Херсон. На улицах Николаева не рвались бомбы, но несчастная война и здесь принесла печальные свои приметы. Опустел оживленный рейд. Сиротливо жались у причалов несколько парусников с поврежденными мачтами и пробоинами в бортах. В госпиталях стонали раненые. На смену выбывшим из строя шли через Николаев к Перекопу новые и новые колонны солдат и ополченцев. И тогда над тихими палисадниками звенела строевая песня:

Православный русский воин,
Не считая, бьет врагов!

Николаевские мальчишки с восторженными криками провожали эти колонны до самых городских застав. А возвратившись на свои улицы, принимались с прежним ожесточением играть в войну и, разумеется, побеждали врагов. Однако взрослые смотрели на эти игры с грустью: они-то знали истинное положение дел...

В семилетнем возрасте Макаров услыхал: Россия потерпела поражение. Русского Черноморского флота более не существовало. Возродиться ему суждено было только через двадцать лет. И славное дело это связано с именем лейтенанта Макарова.

Поражение в Крымской войне сделалось переломной вехой в истории России и в судьбе русского военно-морского флота. Россия отставала от передовых стран в развитии экономики. Стало ясно, что отживший крепостнический строй должен быть ликвидирован. Следовало немедленно реорганизовать вооруженные силы страны, обеспечить их современной техникой и снаряжением. В этих условиях царизм вынужден был пойти на некоторые реформы в пользу развивающейся буржуазии. В 1861 году отменено было крепостное право. Начались кое-какие прогрессивные преобразования в армии.

Тяжелое положение сложилось в ту пору в русском военно-морском флоте. Парусный флот, достигнув совершенства, исчерпал себя. Передовые моряки Россия еще в первой половине XIX века понимали необходимость перехода к паровому флоту. Так, уже в 1838 году по инициативе адмирала Лазарева был построен железный пароход «Инкерман» – первый в русском флоте. Однако экономическая отсталость страны, а главное – косность правящей бюрократии тормозили техническое перевооружение военно-морских сил России. По окончании Крымской войны в составе русского военного флота имелся только один паровой линейный корабль да еще несколько мелких судов. С этими ничтожными силами невозможно было обеспечить оборону морских рубежей государства. В 60-х годах создание современного боевого флота пошло более быстрыми темпами, появились первые броненосные корабли. К 1865 году на Балтике число таких кораблей достигло 14 единиц различных классов. И все же это было еще только началом дела.

В 1858 году, вскоре после своей новой женитьбы, Макаров-старший получил назначение в Сибирскую военную флотилию. Из Николаева, с теплых черноморских берегов семья должна была переехать в далекий, совсем тогда еще не обжитый Николаевск-на-Амуре. Город этот, поставленный в устье великой русской реки, был основан совсем недавно. 1 августа 1850 года капитан-лейтенант Геннадий Иванович Невельской собственноручно поднял здесь русский флаг. Впоследствии Невельской стал знаменитым адмиралом, а маленькое военное поселение быстро превратилось в оживленный порт, морскую базу на Дальнем Востоке.

Путь Макаровым предстоял неблизкий. Дом на Католической улице пришлось продать. Небогатое имущество погрузили в сани. Сперва семейство через Орел и Тулу перебралось в Москву. Отсюда Иосиф Федорович с тремя сыновьями отправился в Петербург, чтобы попытаться устроить их в столичные морские училища. Это удалось только в отношении старшего – Ивана, а Яков и Степан определены были во вновь открытое училище на Амуре. Началось пятимесячное путешествие Макаровых через всю Россию на Дальний Восток.

Итак, девятилетний Макаров совершил путешествие, которое и по нынешним временам кажется огромным. Шутка ли: от Черного до Балтийского моря, а потом аж к Тихому океану! Ехать пришлось и по железной дороге, и на речном пароходе от Казани до Перми, и в большой лодке по Амуру, а главное – на почтовых, в санях и в кибитке. Чего только не повидал в пути маленький Макаров! Вся бескрайняя страна прошла перед ним, как бы говоря

ему в самом начале жизни: смотри, где ты родился, чувствуй, как велика и разнообразна твоя родина, сколько в ней нетронутых богатств! В августе семейство наконец благополучно прибыло в Николаевск-на-Амуре.

Пустынный край этот в ту пору быстро осваивался русскими поселенцами: по всему течению Амура возводились города и причалы, росли деревни и казацкие станицы, распахивались поля. Сам Николаевск рос буквально на глазах. Уже к приезду Макаровых город растянулся чуть ли не на две версты по левому берегу реки. Строился он на месте векового леса, меж домов оставалось множество пней, их корчевали воинские команды. Летом вокруг часто горела тайга, и тогда улицы молодого города окутывал густой дым. Но добротные бревенчатые дома вырастали быстро и густо, как грибы в тайге. Один из таких домов приобрел Макаров-старший.

Николаевск был основан как форпост России на Тихом океане. И подобно тому, как Николаев стал колыбелью Черноморского флота, так Николаевску суждено было стать главной базой нового русского Тихоокеанского флота. Командиром молодого порта был назначен контрадмирал В. П. Казакевич, талантливый и просвещенный администратор, много сделавший для развития края. Он понимал, что будущему флоту потребуются специалисты и лучше готовить их на месте: особенно рассчитывать на помощь далекого Петербурга не приходилось. И вот в Николаевске для подготовки морских специалистов были созданы соответствующие учебные заведения («средние» – как сейчас бы определили). В сентябре 1858 года Степан Макаров становится воспитанником Морского училища в Николаевске-на-Амуре, а брат Яков поступает в училище инженер-механиков. Степану не было тогда еще десяти лет. С этого времени в течение 45 лет, вплоть до последнего дня, вся жизнь Макарова неразрывно связана с флотом.

Вновь открытое Морское училище на самой восточной окраине России было весьма далеко от совершенства. Педагоги, набранные из числа николаевских офицеров и чиновников, за свой труд не получали никакого вознаграждения, поэтому некоторые из них работали спустя рукава. В первом наборе оказалось лишь двенадцать воспитанников. Занятия велись от случая к случаю, нередко на весьма примитивном уровне. Впоследствии Макаров вспоминал, что в первый год обучения «учитель русской истории Невельский во всю зиму приходил только два раза, так что я успел пройти из этого предмета одну Ольгу святую».

Нравы в училище царили самые что ни на есть бурсацкие.

Воспитанники делились на два класса: шесть человек в старшем и столько же в младшем. Макаров оказался, разумеется, в числе младших. Впоследствии он подробно описал училищный быт. Описания эти столь колоритны, что их стоит процитировать. «...Жили мы довольно дружно, только старшие обращались с нами гадко: они наказывали нас без обеда и за всякую малость, в особенности ежели в обеде были осетровые котлеты; тогда старший обыкновенно ставил всех маленьких во фрунт и осматривал все мелочи, за малейшую неисправность наказывал без второго кушания. Таким образом, в обед у старшего и его товарищей оказывались полные тарелки котлет, тогда как у тех из маленьких, которые не были оставлены без второго кушания, были только по одной или по две (остальные они должны были добровольно отдавать начальству)». Или: один из старших «придумал учредить из воспитанников полицию, которой он сам взялся быть полицмейстером, и раздал всем остальным маленьким воспитанникам разные имена, которыми мы и назывались обыкновенно. Главная обязанность полиции состояла в наблюдении за порядком, или, лучше сказать, полиция должна была по одному слову полицмейстера драть того из маленьких, у которого найдут малейшую неисправность. При этом полицмейстер, желая поощрить тех, которые имеют стоический характер, прощал после нескольких ударов того, кто не кричал, и больно сек просящих о пощаде».

При слабой дисциплине и отсутствии систематических занятий в училище, да еще в условиях нравов, описанных выше, легко можно привыкнуть к безделью и своевольничанью. Многие однокашники Макарова не выдержали подобного испытания, во всяком случае, никто из них ничего значительного на морском поприще не совершил. Иное дело – сам Макаров. С юных лет он был человеком, беспредельно преданным долгу, он не мог плохо исполнять свои обязанности, дисциплина и трудолюбие являлись органической частью его натуры. Скажем, кто из подростков не радуется, когда по какой-либо причине срывается урок в школе? Пусть потом придется нагонять, пусть впереди экзамены, зато этот час – наш! А вот пятнадцатилетний Макаров жаловался самому себе в дневнике: «Главное зло в нашем училище есть то, что учителя, выбранные из офицеров, оставшихся зимовать в Николаевске, никогда не приходят в класс...»

Отметим еще одно свойство, очень характерное для Макарова, которое также проявлялось у него необычайно рано: чрезвычайная требовательность к себе и самодисциплина. Одаренный юноша, он скоро стал в училище первым учеником. Естественно, что преподаватели были к нему хорошо

расположены. А он сетовал на себя самого в дневнике: «В настоящее время я чувствую действительно за собою тот грех, что как только меня начинают хвалить и, надеясь на знание уроков, перестают спрашивать, так сейчас же я начинаю считать уроки пустяками и занимаюсь ими очень несерьезно и даже чересчур ими неглижирую»[4]. Он недоволен, что некоторые учителя никогда его не спрашивают, «так как через это я почти не знаю положительно предметов, ими преподаваемых». И далее с удовлетворением: «С сегодняшнего числа мне начали по моей просьбе задавать из астрономии и всеобщей истории уроки, а то прежде я проходил, поскольку хотел, что чрезвычайно мерзко, никогда ничего не выучишь твердо, как следует, а все как-нибудь, да и то при том, когда фантазия – продвинешься вперед, а то так и нет, и ничего не возьмешь, вольный гражданин – уроков не задают».

Подобная суровая строгость обыкновенно не слишком импонирует богемной и бурсацкой среде, и Макарова многие его однокашники недолюбливали. Ясно, что в общежитии развеселый рубаха-парень милее и приятнее. Зато натуры, подобные Макарову, окружающие начинают понимать и ценить на всяком крутом изломе судьбы; тут-то и оказывается, что эта самая суровая строгость есть вещь, также абсолютно необходимая в человеческой жизни.

Приходит пора, и юноши начинают поглядывать на девушек, а затем следуют танцы, свидания, влюбленность. Не миновало все это и сдержанного Макарова. Он посещает танцклассы, в его дневнике много места уделяется знакомым барышням. Чувства его чрезвычайно целомудренны и серьезны. Уже в юном возрасте он втайне мечтает о счастливой семье, о покойном доме, о любящей и преданной жене. «Со святок многие институтки похорошели, – охотно отмечает он в дневнике, – особенно Л., которой высокий рост и полное скромности лицо заставляют каждого уважать ее. Она прекрасно учится». Это, так сказать, его положительный идеал. А вот идеал не вполне положительный: «Р. тоже очень хороша собой, однако она кокетка и поэтому не будет хорошего женой».

Между тем занятия в Морском училище шли своим чередом. Занятия эти проводились по-прежнему не слишком-то организованно, однако дело все же улучшалось. Постепенно из разрозненных предметов сложилась определенная учебная программа. Она оказалась (да и теперь не может не показаться) довольно солидной: было много математики и естественных дисциплин, не оставлены иностранные языки и гуманитарные предметы. Конечно, для освоения этого большого курса от

кадетов требовалась немалая самодисциплина, а не все ею обладают. В таких условиях освоить обширный круг преподаваемых предметов могут лишь целеустремленные и волевые ученики. Макаров принадлежал к их числу.

Впрочем, один вид занятий в училище был поставлен превосходно: морская практика. Каждое лето ученики старшего класса уходили в море на «настоящих» (а не учебных!) кораблях. Возвращались они только поздней осенью, с концом навигации на Амуре. Первые два года Макаров провел лето на берегу. Наконец настал и его черед отправиться первый раз в жизни в морское плавание. Случилось это 17 мая 1861 года: на винтовом клипере «Стрелок» двенадцатилетний кадет Степан Макаров впервые вышел в открытое море.

Вернулся в Николаевск он только 15 октября – для первого плавания срок более чем достаточный. А затем все пошло своим чередом: занятия в училище, чтение книг, неуютная жизнь в казенном пансионе... Как и все одаренные люди, будущий флотоводец рано пристрастился к чтению. В далеком городке у Охотского моря найти нужные книги было нелегко, но здесь Макарову помогли его воспитатели: с их помощью он пользовался офицерской библиотекой. Позднее, когда Макаров уже начал зарабатывать деньги, он, будучи всю жизнь весьма скромен в тратах, не жалел средств на приобретение книг: известно, что в шестнадцать лет он выписал из Петербурга разного рода изданий на огромную по тому времени сумму – 60 рублей серебром. Весьма показателен для характеристики молодого Макарова и круг его чтения в то время: он любил серьезную литературу, ему особенно нравились Пушкин, Тургенев, С. Т. Аксаков. Всю жизнь, и даже в ранней молодости, он терпеть не мог пустых, легкомысленных развлечений и, напротив, с юных лет обнаружил склонность к серьезным и целенаправленным занятиям. Он работал много и упорно, фактически учась самостоятельно.

...На закате дня 29 октября 1863 года корвет «Богатырь» во главе небольшой эскадры входил в гавань, по окружившим ее обрывистым холмам раскинулся огромный южный город. Макаров, стоя у борта, жадно всматривался в приближавшийся берег. Так вот она, Америка! Новый Свет! Перед ним открывалась Калифорния и экзотический Сан-Франциско, город золотоискателей, бандитов и миллионеров, морские ворота Американского континента.

Осенью 1863 года Россия предприняла серьезный военно-политический демарш. В Америке шла гражданская война между промышленным Севером и рабовладельческим Югом. Англия и Франция поддерживали южан. Одновременно резко обострились

русско-английские и русско-французские отношения. На то имелись свои веские причины. В Польше, которая тогда входила в состав Российской империи, вспыхнуло восстание. Правительства Лондона и Парижа, исходя исключительно из собственных корыстных интересов, пытались вмешаться в этот конфликт, угрожая России войной. В этих условиях Северо-Американские Штаты оказались естественным союзником России. И вот тогда-то по инициативе Морского министерства было принято смелое решение: направить к американским берегам русские военные эскадры с целью военно-дипломатической поддержки Севера. Одна эскадра вышла из Балтики, вторая – из Николаевска-на-Амуре.

Русской Тихоокеанской эскадрой командовал сорокалетний контр-адмирал Андрей Александрович Попов. То был, вне всякого сомнения, выдающийся моряк. Он счастливо сочетал в себе качества решительного командира, талантливого флотоводца и умелого кораблестроителя. При всем этом Попов являлся превосходным воспитателем моряков: человек жесткий и требовательный, он был, однако, безгранично предан морскому делу и умел прививать эту преданность своим подчиненным. Пройти службу под непосредственным командованием Попова значило получить многое. Но давалась эта школа нелегко. Адмирал отличался характером вспыльчивым и тяжелым, его часто «штормило», и тогда... тогда вся команда от старшего офицера до последнего юнги согласилась бы перенести любой ураган, но только не приступ адмиральского гнева. Впрочем, Попов был отходчив и любил своих моряков.

Флагманским кораблем Тихоокеанской эскадры стал паровой корвет «Богатырь». В составе экипажа корвета числился воспитанник Николаевского морского училища Степан Макаров.

Америка восторженно встречала русских моряков.

В их честь гремели салюты, вздымались в небо торжественные фейерверки. Еще бы: ведь на рейде Сан-Франциско стояли корабли единственной из великих держав, которая готова была оказать помощь Северо-Американским Штатам.

Русская эскадра находилась у американских берегов несколько месяцев. Макаров, как и другие члены экипажа, много времени проводил на берегу. Он был дружески принят в одном американском семействе и... влюбился в некую мисс Кэт, которая была много старше его. Чувства четырнадцатилетнего кадета были сентиментальны, трогательны. Молодые люди даже переписывались некоторое время после ухода Макарова в Россию. Впрочем, единственным (и весьма полезным!) результатом этого

юношеского увлечения было то, что влюбленный кадет неплохо выучил английский язык.

После экзотического Сан-Франциско Макаров оказался далеко на севере, в Аляске. В ту пору здесь находилась богатая русская колония, которая быстро развивалась. По всему Тихоокеанскому побережью Аляски росли русские поселения. (Через несколько лет, в 1867 году, правительство Александра II продало освоенную русскими землепроходцами гигантскую территорию всего за 7 миллионов долларов. Даже по тем временам это была смехотворно малая сумма.) В итоге плавание к Американскому континенту оказалось для Макарова лучшим морским учебником. Продолжалось оно долго: только 9 августа 1864 года вернулся Макаров в Николаевск. За это время он изучил все тонкости корабельного дела, ему пришлось даже принимать участие в изготовлении самоновейших бомб. Но главное – не об этом ли мечтает каждый юноша? – Макарову довелось даже самостоятельно вести корабль. Под наблюдением старших, конечно, но самостоятельно. Это был в буквальном смысле пятнадцатилетний капитан.

Страстная любознательность юноши, серьезность его интересов просто поражают. Во время стоянки в Ново-Архангельске (центр тогдашних русских владений в Аляске) он обстоятельно интересовался жизнью и бытом местных индейцев, на острове Кинай (около Аляски) спускался в угольные копи, на острове Кадьяк внимательно наблюдал способы охоты алеутов на морского зверя. Во всех этих поступках мы видим энергию и широту интересов будущего ученого и покорителя Арктики.

И это была отнюдь не праздная суетливость, вроде того, как равнодушный турист по привычке фотографирует все, что ни покажется вокруг. Любое увиденное им интересное явление, а также мысли, впечатления и наблюдения Макаров подробно записывал в дневник. Кстати говоря, дневник он продолжал регулярно вести в течение всей жизни, находя время для записей в самые, казалось бы, перегруженные делами дни. Многие тетради, в которых Макаров вел дневник, сохранились и находятся ныне в Центральном архиве Военно-Морского Флота в Ленинграде.

Досуг свой, а его было довольно много во время долгого плавания, Макаров использовал для учебы. Вот записи в его дневнике: 3 декабря 1863 года: «Утром читал всеобщую историю, а после обеда географию». 4 декабря: «Утром читал алгебру Сомова, а после обеда географию». 11 декабря 1864 года: «...Сажусь за тригонометрию или алгебру, далее идет обед, после чего я сажусь читать что-нибудь: соч. Ломоносова, „Одиссею“ или

что-нибудь в этом роде». Не стоит приводить поистине бесчисленные записи такого рода, отметим лишь, что никто решительно во все эти месяцы не понуждал Макарова к занятиям.

Но даже ему, столь рано ставшему на самостоятельный путь юноше, очень нужен был умный и благожелательный старший наставник. С детских пор Макаров признавал высокое значение авторитета. Он писал тогда в своем дневнике: «Я не даю себе случая лениться, а, напротив, постоянно занимаюсь... а что в этом есть худого, так это то, что я сразу берусь за все, а как известно, кто за двумя зайцами погонится – ни одного не поймает... Эх, ежели бы я имел с моего раннего возраста хорошего наставника, который бы мог установить твердо мой характер и заставить меня прямо и неуклонно следовать по одному направлению, не сбиваясь с дороги...» Как отличаются эти серьезные и зрелые слова от обычного для юношеских лет своеволия и капризности! Приходится, видимо, на примере молодого Макарова еще раз подумать о пользе спартанского воспитания и раннего приобщения к труду...

Старшие командиры, с которыми довелось плавать Макарову, не могли не обратить внимания на способного и дисциплинированного юношу. Заметил скромного кадета и сам адмирал Попов. Он стал приглашать его к себе, беседовать с ним. Видимо, искренне привязался к нему.

В мае 1864 года они должны были расстаться: Попов на «Богатыре» оставался у американских берегов, а Макаров на другом судне уходил на родину. Сцена прощания воспроизведена в дневнике пятнадцатилетнего кадета с наглядностью документальной киносъемки: «...Я пошел к адмиралу проститься, его я застал за своим столом – он что-то читал. Когда я вошел, он обернулся.

– Ваше превосходительство, позвольте вас поблагодарить, – начал я, – за все, что...

– А, садитесь-ка вот тут, – он указал на постель. Я сел.

– Не хотелось бы мне с вами расставаться, да что делать, нужно... – Голос у него был более мягок и нежен, чем когда-нибудь. – Вы, разумеется, не будете сердиться на меня, – продолжал он, останавливаясь на каждой фразе, – если я вас иногда ругал, это я делал для чистой вашей пользы. В вас есть много добрых начал, но вы еще были не слишком подготовлены, чтобы жить между большими, потому что многие из них совсем не понимали, что с вами они не могут обращаться, как со своими товарищами, что они не могут вам говорить всего, что могли бы сказать своему брату. Все время вы вели себя хорошо; это доказывается уж тем, что все вас любили... Ну да знайте, что я вас

люблю; если нужно будет, так я пригожусь. Может быть, еще Казакевич отошлет вас в Петербург; ну да вы и так не пропадете, если не будете думать о себе очень много. – Он начал искать что-то у себя в шифоньерке.

Слезы, давно уже капавшие, хлынули струей из моих глаз.

– Жалко, у меня нет ничего подарить вам, врасплох застали... Не подумал прежде. Возьмите вот мою карточку. – Он достал свою карточку, написав: «Моему молодому другу С. Макарову на память о приятных, а в особенности неприятных днях, проведенных им со мною, А. Попов. 18 мая 1864 г.», отдал мне.

Мы поцеловались, и я вышел».

Плакал Макаров, по-видимому, последний раз в своей жизни. Юность заканчивалась. Уже скоро, очень скоро довелось ему начать суровую воинскую службу со всеми ее трудностями и испытаниями. Отныне плакать ему не полагалось.

С осени 1864 года он возобновил занятия в Морском училище, предстоял последний курс. Забот у него прибавилось: теперь приходилось не только заниматься самому, но и помогать младшим товарищам: он был назначен фельдфебелем училища (должность, аналогичная нынешнему старшине). На этой первой своей командирской должности он, как и следовало ожидать, проявил себя довольно строгим начальником: ему удалось обуздать бурсацкие нравы воспитанников.

Выпускные экзамены Макаров выдержал прекрасно и 23 апреля 1865 года окончил училище первым учеником. Успехи его были замечены: командир Сибирской флотилии контр-адмирал П. В. Казакевич отправил в Петербург ходатайство о производстве Макарова в звание корабельного гардемарина (а не штурмана, как это полагалось по окончании училища) – это давало ему право впоследствии стать офицером.

Итак, первый рубеж был взят, и взят блистательно! Юноша, родившийся в семье простого служаки, учившийся на краю света в заштатном училище, лишенный протекций и покровительства свыше и даже не получавший помощи от семьи, он сам, только своей собственной волей и настойчивостью добился этого успеха. Училище Макаров закончил уже вполне взрослым человеком. В шестнадцать лет он был готов к самостоятельной жизни.

Официальные бумаги с Дальнего Востока в столицу двигались не быстро, еще медленнее продвигались они в петербургских канцеляриях, а нужно было начинать службу. Сперва Макаров плавал на пароходе «Америка», потом на корвете «Варяг». Заниматься ему пришлось делом скучным, рутинным, начальники попадались плохие. Первое время служебные дела его шли неважно: он не поладил со своим командиром и подвергся

даже (первый и последний раз в жизни) дисциплинарному взысканию. Время шло. Макаров терпеливо переносил эти неудачи, проявил выдержку и настойчивость. Наконец в ноябре 1866 года он был переведен на флагманский корабль эскадры корвет «Аскольд».

И тут неожиданно пришел приказ: «Аскольд» переводится в Кронштадт. Макаров колебался: продолжать ли служить на Востоке или перейти на Балтику? Нелегко было восемнадцатилетнему молодому человеку оставлять привычные места, да ведь рядом с Кронштадтом – Петербург, а там – Морской корпус и Морская академия...

Итак, жребий был брошен. На корвете «Аскольд» молодой штурман пересекает Индийский океан, огибает мыс Доброй Надежды, затем проходит Ла-Манш и датские проливы. Наконец, 31 мая 1867 года, после шести месяцев утомительного плавания вокруг, половины земного шара, перед ним возникают очертания первой морской крепости России.

Первые шаги – первые успехи

Как бы ни было жарко в Петербурге летом, в помещениях Адмиралтейства всегда прохладно: толстые стены надежно прикрывают залы и кабинеты от капризов северного солнца. Окна небольшой комнаты открыты, слышен шелест деревьев, щебет птиц – пышный Александровский сад расцвел под ярким августовским солнцем. За столом сидит сутуловатый, очень пожилой моряк с густыми седыми бакенбардами, на золотых погонах два просвета и две большие звезды – капитан второго ранга. Капитан читает листы свежей корректуры, еще пахнущие типографской краской, и делает в ней пометы красным карандашом.

Раздается негромкий стук в дверь.

– Да, да, прошу! – капитан поднял голову от стола.

Перед ним стоял молодой гардемарин. Вытянувшись по-уставному и поднеся руку к бескозырке, он почтительно произнес:

– Имею честь спросить, господин капитан второго ранга, здесь ли находится редакция журнала «Морской сборник»?

Капитан уже четвертый десяток лет служит на флоте, глаз у него опытный. Достаточно только взглянуть на этого юношу, и знающему человеку понятно – моряк ладный. Тело еще легкое, сухое (ничего, возмужает), но весь он подтянут, крепок, хорошо скроен. Из-под бескозырки вылезает аккуратно приглаженная русая прядь. Глубоко посаженные глаза смотрят внимательно, спокойно, хоть и видно, что волнуется: ишь, пятна на лице...

– Что же вам угодно? – ободряюще улыбнулся капитан.

– Мною написана небольшая статья, которую я дерзнул бы предложить в журнал.

Капитан с симпатией смотрит на гардемарина. Волнуется вот, а держится спокойно. А каков бас-то у него, прямо протодьякону под стать!

– Так, так. Ну что ж, давайте сюда вашу статью. Да вы садитесь, садитесь!

Гардемарин кладет на стол тоненькую рукопись и садится в кресло у стола. Садится не на краешек, но и не развалясь, а именно так, как надлежит сидеть младшему перед старшим.

– Давно ли изволите обучаться в Морском корпусе?

– Никак нет, господин капитан. Набор нынешнего года.

– На флоте служили?

– Так точно, два года на эскадре Тихого океана.

– Два года... Так, так. А сколько вам, простите, лет будет?

– Восемнадцать, господин капитан.

Боже мой, только восемнадцать! Еще все впереди. Капитан про себя вздыхает. Да, быстро идет жизнь... А юноша симпатичный, серьезный, это хорошо.

– Ну что ж, господин гардемарин... – Капитан тяжело приподнимается в кресле; молодой человек, опережая его, стремительно вскакивает и застывает по стойке «смирно». – Статью вашу я прочту тотчас, а с ответом не задержим.

– Благодарю вас, господин капитан, честь имею кланяться.

И вот юноша опять стоит перед столом, приложив руку к бескозырке, – подтянутый, стройный, с живым, умным взглядом. Приятно смотреть! Да, приятно смотреть на хороших молодых людей! Капитан благожелательно кивает:

– Имею честь.

Дверь захлопнулась. Капитан берет оставленную рукопись, смотрит заголовок. «Инструмент Адкинса для определения девиации в море». Текст на четырех страницах, крупно написанных от руки. Внизу стоит подпись: С. М. и чуть ниже: «Гардемарин Степан Макаров». Что ж, переворота в науке эта статья не сделает, но написано толково, грамотно. А ведь автору-то восемнадцать лет! Хорошо, хорошо начинает службу этот самый гардемарин Макаров. И капитан, взяв красный карандаш, пишет наискосок первого листа: «В набор в нумер десятый».

* * *

Итог первого периода своей петербургской жизни Макаров выразил в дневнике в июле 1867 года: «После долгих усилий множества лиц и после переписки тысячи бумаг начерно и набело я был произведен в гардемарины флота. Как всегда, то, что я предполагаю вперед, никогда не сбывается: я вообразил себе, что главное затруднение будет неполнота программы Николаевского училища, а вышло, что на это не обратили ни малейшего внимания, а представление было задержано оттого, что не было бумаги о моем дворянстве».

Макаров скромничает, конечно, говоря о неполноте своих знаний. Он понимал, что экзамены для него предстоят чрезвычайно серьезные, и готовился к ним с присущей ему настойчивостью. Даже во время перехода на корвете «Аскольд» он в каждую свободную минуту штудировал высшую математику, успевал заниматься французским языком, который до того не знал вовсе. И экзамены он сдал, как мы увидим, вполне успешно. Однако Макаров был абсолютно прав, когда писал, что главным препятствием к поступлению в гардемарины сделалось дотошное

расследование его дворянства. Ибо для получения чина морского офицера последнее оказывалось важнее любых знаний, хоть бы и самых блестящих.

В XIX веке военно-морской офицерский корпус представлял в России замкнутую и привилегированную касту, дворянское происхождение считалось непременным условием для вступления в него. А Макаров, известно, был происхождения куда как не родовитого. Здесь-то и предстояли для него самые трудные испытания, почти непреодолимые. К счастью, у Макарова нашлись влиятельные покровители. Это были командиры, с которыми он служил и которые не могли не оценить его трудолюбия и дарований.

В Морское министерство поступили официальные письма от начальника Восточно-Сибирского военного округа, от начальника эскадры и от командира корабля, где служил Макаров, – все они ходатайствовали о зачислении его в гардемарины. В Морском министерстве, однако, не спешили, хотя характеристики, даваемые молодому штурману, были самые лестные. Там прежде всего тщательно проверили происхождение Макарова. Ему повезло: отец получил офицерский чин за полгода до его рождения. Оставалась, правда, еще одна загвоздка. Чин прапорщика, который получил весной 1848 года Иосиф Федорович Макаров, был, конечно, чином офицерским, только вот... Недаром в течение чуть ли не целого столетия бытовала в России ехидная та поговорка, что курица не птица, а прапорщик не офицер. И дворянского звания чин этот не давал. Правда, с другой стороны, молодой штурман сделался потомственным дворянином еще в 1857 году, когда отец его стал поручиком. Но... Степан-то родился до получения требуемого для дворянства чина. Как же быть? Создавался сложный прецедент для сословно-бюрократической казуистики. Вот почему столь большим количеством депеш обменивались между собой Петербург и Николаевск-на-Амуре...

Пока за спиной Макарова шла эта сложная переписка, он успешно выдержал испытания по пятнадцати (!) предметам и ни разу не получил оценки ниже «9» (по 12-балльной системе). Он сделал все, что было в его силах. Остальное зависело уже не от его настойчивости и дарований.

В конце концов дело о производстве Макарова в гардемарины дошло до самого царя Александра II. В докладе на его имя управляющий Морским министерством прежде всего отметил, что Макаров «происходит из потомственных дворян», и только потом добавил, что он «экзамен выдержал весьма удовлетворительно». На подлиннике доклада имеется помета: «Высочайше разрешено».

Итак, восемнадцатилетний «воспитанник Морского училища Приморской области Восточной Сибири Степан Макаров» был произведен «в гардемарины с назначением на Балтийский флот». Так говорилось в приказе по Морскому министерству от 14 июля 1867 года.

Свою службу в новом звании он начал на винтовом фрегате «Дмитрий Донской». На этом корабле ему (вместе с другими гардемаринами) предстояло совершить длительное учебное плавание. Гардемарины непосредственно на корвете должны были проводить занятия с преподавателями и там же сдавать экзамены для получения офицерского чина.

Итак, он оказывается зачисленным в самое привилегированное военное учебное заведение в столичном городе. Он – гардемарин Морского корпуса. От этого успеха легко могла бы закружиться иная молодая голова! Но только не у Макарова. Его характер, привычки и уже сложившийся образ жизни не изменились нисколько, он остался столь же трудолюбивым и требовательным к себе. Осенью 1868 года «Дмитрий Донской» довольно продолжительное время стоял в английском порту Плимут. Времени свободного было много, Лондон находился в двух шагах, и гардемарины развлекались как могли. А Макаров использовал это время для того, чтобы усовершенствовать свои знания английского языка: для этой цели он даже брал специальные уроки. И достиг успеха – научился свободно разговаривать по-английски. Позднее Макарову приходилось неоднократно и подолгу бывать и в Англии, и в Соединенных Штатах. Он легко и непринужденно объяснялся со своими британскими и американскими коллегами, произносил речи и даже каламбурил по-английски.

В Морском корпусе Макаров провел два года. Это время стало для него периодом большой внутренней работы. Он много думает о своем призвании, о цели жизни, о нравственных проблемах. К счастью, сохранился его дневник той поры. Никогда – ни до, ни после – не вел он столь подробных записей, и никогда эти записи не были столь интимны, как в то время. Внутренний мир молодого Макарова чист, строг и гармоничен. Характер выковывается цельный и сильный. Душевная раздвоенность, скепсис и рефлекторность были органически чужды его натуре.

У него не имелось никаких сомнений в правильности избранного им жизненного пути. Он гордился своим делом и преданно любил его. После сдачи экзаменов в Морском корпусе Макаров получил небольшой отпуск и провел его в семье своего бывшего преподавателя по Николаевскому училищу. Несколько недель он прожил в деревне, в прекрасном уголке Новгородской

губернии. Его приняли как родного, отдых его был весел и беззаботен.

Молодой гардемарин ходил по грибы, купался в озере, катал барышень на лодке, вместе со всеми домашними шутил за вечерним чаем... И в это же время писал в дневнике: «...Даже в тихой деревенской жизни, живя в семействе, я мечтаю по временам о море, тут забываются все дурные стороны, как-то: жизнь в маленькой конурке и т. п. Представляется только одна светлая сторона: туго надраенные паруса, марсели в один риф, брамсели, фок, грот, кливера и бизань, педантическая чистота, ловкая, веселая команда, великолепные шлюпки с роскошными парусами, вымытыми лучше дамских манишек, и звонкая гармоническая команда вахтенного лейтенанта: „Бугеля раздернуть, лиселя с правой... готовить“. Что бы я теперь дал, чтобы быть на судне в тропиках и под лиселями обгонять англичанина».

Среди гардемаринов было немало отпрысков самых аристократических русских фамилий. Некоторые из этих юношей получили хорошее образование и воспитание и вообще были людьми широких взглядов и интересов. Так, Макаров близко сошелся с молодым князем Павлом Ухтомским, своим одногодком (впоследствии он также стал адмиралом и оказался младшим флагманом Макарова в Порт-Артуре). Бесспорно, многие из новых товарищей юного дальневосточника превосходили его в смысле гуманитарного образования. Оно и понятно. Где было обрести Макарову хороший вкус, когда и где постигнуть гуманитарные тонкости? Не попадались ему такие учителя на берегах Амура и Камчатки, на островах Курильских и Командорских, и не было там ни музеев, ни античных памятников. И, побывав в Лондоне, Макаров без обиняков записывает в дневнике, что «восковые фигуры мадам Тюссо мне нравятся больше, чем все мраморные статуи».

Не слишком изысканный вкус, что и говорить. Но ведь и то верно, что блестящие образцы античной скульптуры, собранные в Британском музее, есть материал очень непростой для эстетического восприятия. Чтобы насладиться гармонической прелестью кариатид, привезенных с афинского Акрополя, мало обладать хорошим природным вкусом, требуется и кое-какое образование или хотя бы – на первый случай – чья-то умелая дружеская подсказка, Макаров образованием этим не обладал, а воспитателя рядом не нашлось. И вот – восковые экспонаты мадам Тюссо: Наполеон – как вылитый, до последней пуговички, Нельсон – тоже. Занятно, черт возьми! Да разве уж один только Макаров восторгался означенным «музеем»? Да разве мало

находилось людей, украшенных самыми роскошными дипломами, которые восторгались этим же не меньше? Только не признавались в том с простодушием наивного гардемарина...

Слов нет, неразвитый вкус есть недостаток, бросающийся в глаза. Здесь необходима, однако, существенная оговорка. Есть люди, которым, как ни трудись, хорошего вкуса не привьешь: «нет слуха», говорят в таких случаях музыканты, «глаз не тот», вздыхают художники. Но нередко случается, что неразвитый вкус есть лишь недостаток чисто внешний, легко устранимый правильным и своевременным воспитанием. Дело, как говорится, наживное, была бы у человека способность к внутреннему росту и самостоятельности суждений. А вот именно этим главным человеческим достоинством, то есть сильной и самобытной натурой, Макаров обладал в полной мере. И когда дело касалось крупных, определяющих явлений нравственно-эстетического характера, тогда здоровая народная природа Макарова позволяла ему вопреки всем недостаткам образования находить верные оценки и решения.

В конце 60-х годов прошлого века в журналах публиковалась по частям великая эпопея Льва Толстого «Война и мир». Роман этот с первого дня своего появления вызывал в русском обществе яростные споры и противоречивые суждения. Ожесточенно спорили о нем и в кубриках фрегата «Дмитрий Донской», где жили гардемарины. Некоторые молодые люди, перефразируя решительные статьи разного рода решительных изданий, шумели, что Толстой, мол, исписался, что он отстает от века и т. п.

Макаров слушал, но в спорах этих участия не принимал. И лишь в одном из своих писем той поры он обронил такое вот многозначительное замечание: «Странное дело, уверяют меня все, кто читал этот роман, что Толстой в 3-м томе весь выписался, и, заметьте, что все говорят одними словами, точно сговорились. Я хоть и не нахожу того же, но не оспариваю потому, что меня совсем мало интересует обстоятельство, занимающее других: „Весь ли Толстой выписался или не весы“. У него так много хороших мест, в особенности там, где он описывает лагерную жизнь. В этой жизни столько общего с тем, что давно уже меня окружает, каждая черта так рельефно отделяет эту жизнь от другой, к которой я не привык и которая известна мне больше из книг, чем из собственных наблюдений, что я охотно читаю 2-й и 4-й томы, чем 3-й даже, в котором, как говорят, весь Толстой, несмотря на свою необъятность, выписался».

В эти же гардемаринские годы окончательно сложился характер Макарова как человека долга. Он обнаруживал это качество еще с детских лет, но то было лишь чувство дисциплины

и послушания, не более. К двадцати годам он уже исполняет свой долг не инстинктивно, а вполне сознательно, как военный человек и гражданин. В ту пору Макаров часто размышляет над подобными проблемами, о чем свидетельствует его дневник. Между тем среда, в которую он попал, став гардемарином, существенно отличалась от прежней, окружавшей его на Дальнем Востоке. В Морском корпусе, где были собраны молодые люди, так сказать, «лучших фамилий» России, царил дух той самой пресловутой «вольности дворянства», что на практике вела к болтливой обломовщине и к барскому пренебрежению своими обязанностями. Гардемарины вызывающе фрондировали, пикировались с начальством, охотно афишировали свое пренебрежение к службе и дисциплине. Подобная атмосфера создавала опасный соблазн для питомца провинциального училища. Ведь так интересно подражать этому аристократическому фрондерству, так привлекателен этот холодноватый столичный цинизм... А ты что же – таежный медведь какой, лаптем щи хлебаешь?

Но нет. Макарова подобное не прельщало. «Противно смотреть на апатичные физиономии товарищей, – записывает он. – Я считал прежде невозможным такое равнодушие ко всему». И он с неюношеским упорством твердо стоит на своих позициях. Он не фрондирует, не брюзжит, он охотно учится, он дисциплинирован и трудолюбив. Более того, он открыто спорит с товарищами, спорит, хотя находится в явном меньшинстве – здесь уже видится будущий страстный полемист и неукротимый боец за свои убеждения.

У Макарова имелось огромное преимущество перед своими новыми товарищами, воспитанными гувернерами в имениях и особняках: он знал жизнь не по книгам, он получил в юности суровую закалку, и все гувернеры мира не могли заменить эту школу. Вот почему в двадцать лет он был уже взрослым человеком, а его товарищи – еще «мальчиками», хотя в их барском цинизме и скепсисе в избытке доставало «взрослого».

Дневник Макарова той поры, безусловно, свидетельствует о зрелости его автора. Он пишет: «На фрегате я всегда в каюте спорю о том, что нельзя так безотчетно ругать все и вся. Меня стали обвинять, что я всегда стою за начальство, а мне кажется, что они поняли бы меня, будь они на моем месте, поплавай они столько же, будь они так близки к морю, как я, полюби они все прелести морские, послужи они с хорошими офицерами, которые сумеют заставить полюбить эту беспредельную свободную стихию». И далее: «Мне кажется, и в строгой дисциплине, где благоразумный начальник – душа и вся сила в под чиненных,

гораздо больше поэзии, чем в том поддельном ухарстве, которое наши показывают наверху и которое превращается в явное неповиновение, причем высказывается полное незнание морского дела. Благоразумие, не говоря уже о долге службы, должно заставить молчать. Юноша, только что начинающий свое морское поприще, так легко осуждает все поступки своих начальников, не будучи в состоянии понять тех оснований, на которых приказание отдано».

В те же гардемаринские годы Макаров сделал первый шаг на поприще, где ему впоследствии довелось так много совершить: в 1867 году появилась в печати его первая специальная работа. И не в каком-нибудь безвестном издании, знакомом лишь библиографам, довелось ему напечататься, а в военно-научном журнале «Морской сборник», то есть в самом авторитетном издании для моря ков[5]. В октябрьском номере за скромной подписью «С. М.» появилась небольшая статья «Инструмент Адкинса для определения девиации в море».

Не следует преувеличивать значения этого печатного труда: то было скромное сообщение на конкретную (и притом весьма узкую) тему. Известно, однако, как вдохновляет молодого автора первая печатная работа. Особенно если автор – человек, столь творчески одаренный, столь богатый идеями, как Макаров. Впрочем, сам молодой автор узнал о своем успехе гораздо позже: в то время, когда в Петербурге вышел в свет том «Морского сборника» с его статьей, он пересекал Атлантический океан: «Дмитрий Донской» шел в Рио-де-Жанейро.

Почти все два года своего обучения в Морском корпусе Макаров провел в плаваниях. На корабле занимался, на корабле сдавал экзамены. Учился он хорошо, морское дело любил и служил ревностно. Сохранилась весьма интересная характеристика, которую дал Макарову его непосредственный командир на «Донском»; «Примерным знанием дела, расторопностью, усердием, исправностью резко выделяется из среды прочих гардемарин. Начитан, любознателен и обещает много в будущем». Последняя фраза показывает, что лейтенант Петр Дурново умел разбираться в людях...

И вот настал день, о котором мечтает каждый питомец военного училища: 24 мая 1869 года Макарову было присвоено звание мичмана – первое офицерское звание в русском военно-морском флоте. Двадцатилетний мичман являлся уже опытным, бывалым моряком: до своего производства в офицеры он успел прослужить на 11 различных кораблях, а в море проплавал в общей сложности 1970 дней. Цифры впечатляющие.

Макаров начал свою службу в переходное время: паровые

суда, недавно пришедшие на смену парусным, переживали еще детский возраст. Навыки, привычки, традиции парусного флота механически переносились в новые условия. К тому же корабли с паровыми двигателями были еще весьма несовершенны: в 60-х и 70-х годах, как знак недоверия к новой технике, на пароходах нередко ставились мачты с парусами. В то же время гладкоствольные орудия сменились нарезными, резко возросла мощь снаряда, появились вращающиеся орудийные башни, борта кораблей одевались железной, а затем и стальной броней. Военно-морское дело переживало подлинную революцию. И конструкторы, и моряки напряженно искали пути к совершенствованию паровых военных судов. Искали, но не сразу и не всегда находили. Отсюда огромное количество аварий, катастроф и несчастных случаев, которые происходили в ту пору на военных кораблях и часто заканчивались трагически.

Со всеми этими проблемами Макарову пришлось столкнуться с первых же шагов своей офицерской службы. Он был назначен на броненосную лодку «Русалка» – новое и для той поры вполне современное судно, хотя и небольшое. Первое же для Макарова плавание на «Русалке» летом 1869 года едва не кончилось гибелью корабля. Однажды, двигаясь вдоль берега на малом ходу, судно задело днищем подводный камень. Толчок был слабый, однако поврежденный корпус дал течь. Тогда-то и выяснилось, что конструкция этого нового корабля настолько неудачна, а средства для ликвидации аварии столь несовершенны, что «Русалка» при такой погоде и ничтожной пробоине неминуемо должна была бы затонуть. К счастью, берег был близко, и судно удалось спасти, посадив его на мель.

Итак, несчастный случай с «Русалкой» вроде бы окончился сравнительно благополучно и вскоре был всеми забыт. Всеми, но не Макаровым. Ему приходилось уж» наблюдать аварии такого рода как с русскими, так и иностранными судами. Теперь он с особой ясностью понял, что, заботясь о скорости хода, вооружении и многом другом, моряки и судостроители мало занимались проблемой непотопляемости корабля.

Сколько веков плавают по морям корабли, столько веков моряки прилагают всю свою изобретательность и фантазию для борьбы с пробоинами. Гул врывающейся в трюм воды – самый, пожалуй, страшный звук в открытом море. Что делать? Как наложить хотя бы временную заплату на поврежденное днище? Помнится, знаменитый барон Мюнхгаузен остановил течь на корабле весьма легким способом – он просто-напросто сел на пробоину, использовав некоторую часть своего тела в качестве естественной пробки. Патент на это изобретение, однако, не

возьмешь: барон Мюнхгаузен один, а кораблей много...

С давних пор применяется в аварийных случаях так называемый пластырь. Чаще всего им служил самый обыкновенный кусок просмоленной парусины (или пробковые матрасы, или своеобразный ковер из канатов и т. п.). Пластырь накладывали («подводили», как говорят моряки) с внешней стороны пробоины и закрепляли его веревками. Операция эта была хорошо известна всем морякам. Но вот что поразительно: никому не приходило в голову снабжать суда этим пластырем заранее – его начинали изготовлять только тогда, когда судно уже получало пробоину. И часто не успевали. В ту пору корабли стали делать с двойным днищем. Казалось, это должно бы уменьшить последствия аварий. Однако помпы (то есть приспособления для откачки воды) не были пригодны для того, чтобы выкачивать воду из междонного пространства. И на практике случалось так, что двойное дно приносило только вред.

Практичный и сметливый мичман недоумевал: а разве нельзя заранее снабдить суда пластырями? Разве нельзя протянуть водоотливные трубы ко второму дну? Ныне подобные соображения кажутся элементарными, но ведь многие изобретения, когда они осуществлены, вызывают недоуменный вопрос: почему же раньше-то до этого не додумались?.. Одаренные люди тем и отличаются от всех прочих, что обращают внимание на то, чего не замечают, множество раз проходя мимо, другие. Аварийный случай с «Русалкой» – обыденное явление в тогдашней морской жизни – заставил Макарова задуматься о проблемах непотопляемости корабля.

Он принялся за дело с жаром и размахом. Прежде всего он засел за изучение опубликованных уже материалов: описания аварий на флотах, заключения комиссий и т. п. Однако вскоре выяснилось, что готовых источников не хватает. Этот недостаток данных вынудил Макарова, по его собственным словам, «принять систему самую прямую. Я изучил, насколько позволяли средства, некоторые из наших броненосцев, в том числе двухбашенную лодку „Русалка“, основательнее других и разобрал с возможною подробностью ее плавучесть. Где можно было, я подтверждал свои слова цифрами. Читатель, может быть, утомится излишнею растянутостью, но я должен сказать, что она вызвана необходимостью доставить ему возможность проверить мои заключения и, если даже они не основательны, составить себе свой собственный взгляд».

Труд Макарова получился и в самом деле довольно объемистым. Но и содержание зато оказалось куда как серьезным. То была уже не маленькая информация по частной проблеме. Он

создал усовершенствованный тип пластыря. Разработал метод его применения. Предложил новые способы заделки пробоин. Сконструировал улучшенную водоотливную систему. Это было больше, чем изобретение. Это была целая система. Мало того. Фактически Макаров впервые в истории морской науки дал в своей работе определение понятия непотопляемости. Немного позднее, развивая собственные же мысли, он формулировал это как способность судна «оставаться на воде, имея подводные пробоины», что являлось, по его словам, «одним из главных боевых качеств каждого судна».

Объемистую рукопись мичман Макаров отнес адмиралу А. А. Попову, своему бывшему начальнику на Тихом океане. Оценка знаменитого флотоводца значила очень много для молодого изобретателя. К тому же адмирал имел в ту пору необычайно большое влияние на флоте: фактически все технические нововведения решались им.

Попов был человек, бесспорно, одаренный, он любил смелые идеи, охотно поддерживал новые начинания. Увы, ему слишком часто мешала собственная неуравновешенность. Вспыльчивость его порой превращалась в каприз или, хуже того, – в самодурство. Так случилось и на этот раз: адмирал, бегло ознакомившись с макаровским проектом, назвал его «незрелым».

Это был удар. Слов нет, всякий отрицательный отзыв о своем деле неприятен. Но получить его от человека авторитетного, который относится к тебе доброжелательно, – это особенно тяжело. После подобного афронта у иных, видимо, появилось бы желание забросить свой неудачный труд подальше.

Макаров был огорчен необычайно. «Пришел домой совершенно расстроенный. Думал, думал и думал – стал ходить из угла в угол, стал перебирать разные обстоятельства и остался в полном недоумении», – писал он в те дни.

И опять-таки нельзя не отметить, сколько мудрой сдержанности и самообладания проявил Макаров в этот момент. Всем известна фигура неудачливого изобретателя, этакого «непризнанного гения», человека нервного и обозленного на весь мир. Разумеется, случаи неприятия новых идей происходили везде и всегда, человеческое мышление порой консервативно. Не лучше ли, однако, даже в самом неблагоприятном случае вернуться к своему детищу и еще раз попробовать усовершенствовать его? Улучшить? Макаров пишет: «Часто, знаете ли, приходится слышать от кого-нибудь:

– Я, – говорит, – предлагал то и то, да не приняли.

– А отчего не приняли? Потому что проект не был разработан. – Изобретатели думают, что достаточно заявить, что

«вот, мол, идея, пользуйтесь ею и развивайте». Ничуть не бывало: прежде свою идею развей, а потом претендуй, что не приняли вещи полезной».

Макаров переживал, но не сдавался. Он был уверен в полезности своей работы. Без чьей-либо поддержки или рекомендации он отдал рукопись в «Морской сборник». И тут мичман одержал первую крупную победу: в мартовском номере журнала за 1870 год за полной подписью автора появилась статья «Броненосная лодка „Русалка“ (Исследования плавучести лодки и средства, предлагаемые для усиления этого качества)». Эта работа вызвала всеобщее внимание, и уже вскоре появился одобрительный отзыв о ней в газете «Кронштадтский вестник».

Тогда произошло самое существенное: молодым автором заинтересовался адмирал Григорий Иванович Бутаков – командующий броненосной эскадрой Балтийского моря, талантливый и высокообразованный флотоводец, прославленный герой Севастопольской обороны, он командовал отрядом из нескольких паровых судов – очень мало было их тогда в русском флоте! – и смело нападал на превосходящие силы соединенных эскадр Англии, Франции и Турции. Именно он, Бутаков, в качестве командира парохода-фрегата «Владимир» стал первым участником (и первым победителем) в первом в истории морских войн бою паровых кораблей: русские моряки заставили сдаться турецкий пароход « Перваз-Бахри». Во время осады Севастополя Бутаков, считая, что решающие бои предстоят на суше, попросил Нахимова назначить его на наиболее опасные батареи. Знаменитый адмирал ответил:

– Нельзя-с, вас нужно сохранить для будущего флота!

Нахимов не ошибся. За свою долгую жизнь Бутаков сделал для русского флота многое. Он был крупным теоретиком военно-морского дела, хорошо разбирался в специальных технических вопросах. Внимание такого человека значило немало.

Бутаков познакомился с Макаровым и предложил ему доложить свои идеи на заседании Морского технического комитета. Вскоре молодой изобретатель выступил перед членами комитета (с честолюбием юности он сообщал в письме к знакомой, что среди них был только один полковник, а остальные адмиралы и генералы). Макаров, давая пояснения к своим чертежам и расчетам, так увлекся, что потом даже сам удивлялся потоку собственного красноречия... Успех был полный. Технический комитет принял рекомендации Макарова, а вслед затем они были одобрены Морским министерством и осуществлены на практике в русском флоте. С тех пор морской словарь обогатился еще одним термином – «пластырь Макарова».

Имя изобретателя получило известность не только на родине, но и за границей. Через три года Макаров с успехом демонстрировал свой пластырь в качестве экспоната русского павильона на Всемирной выставке в Вене.

Тем временем повседневная служба мичмана Макарова продолжалась обычным порядком. Осенью 1870 года он ушел в долгое плавание на паровой шхуне «Тунгус» – этот только что построенный корабль надлежало перевести в порты Дальнего Востока. Плавание продолжалось в общей сложности около двух лет. Лишь 21 августа 1872 года, оставив позади Атлантический и Тихий океаны, избороздив дальневосточные моря, «Тунгус» прибыл в Николаевск-на-Амуре. Так Макаров вновь оказался в родном городе.

По окончании перехода его ожидало приятное известие: еще 1 января 1871 года по представлению адмирала Бутакова ему было внеочередным порядком присвоено звание лейтенанта. Биограф Макарова Ф. Ф. Врангель (сам бывший военным моряком) позже заметил по этому поводу, что столь быстрое продвижение по службе, «насколько мне известно, беспримерный в мирное время случай». И все же настроение молодого лейтенанта в то время было довольно пасмурным. Служба на «Тунгусе» оказалась тяжелой (это никогда не пугало Макарова), а главное – весьма неинтересной. Он исполнял на судне обязанности ревизора – это была чисто хозяйственная должность, хлопотливая и для него неприятная. «Знаете ли вы, что такое ревизор? – спрашивал Макаров в одном из своих писем. – Если не знаете, так я вас познакомлю несколько с этой обязанностью. Это старший над комиссаром, над канцелярией, управляющий всем судовым имуществом, словом, вроде келаря в монастыре, то, чем был Авраамий Палицын, если только не ошибаюсь. Приходилось, знаете ли, ходить по разным конторам, штабам, хлопотать, просить, клянчить. Ну, словом, приходилось делать то, чего по доброй воле я никогда бы не стал делать».

А тут еще всякие мелкие неприятности. Сперва не сложились отношения с командиром «Тунгуса». В Николаевске командир списался на берег (он был и в самом деле слаб). Честолюбивый Макаров надеялся, что теперь командиром назначат его самого. По-видимому, это желание следует считать несколько преждевременным. Во всяком случае, так рассудило начальство, и на шхуну был прислан новый командир. Макаров счел себя уязвленным. К тому же никаких вестей из Петербурга не поступало, так что об успехах своих изобретений Макаров почти ничего не знал. Или, может быть, его недавний успех уже там забыт?..

В этот момент давний знакомый Макарова, ставший теперь владельцем крупной пароходной компании, предложил ему перейти на службу в торговый флот. Оклад и перспективы обещаны были самые блестящие. В первый (и последний) раз в жизни он заколебался в своем призвании. Уж не оставить ли тяжелую военную службу? Но вот неожиданно из Петербурга пришло предписание: лейтенанту Макарову надлежит явиться в столицу в распоряжение адмирала Попова. Недолгие сомнения были оставлены. Зимой 1872 года Макаров по бесконечному сибирскому тракту выехал в Петербург.

Здесь под руководством адмирала Попова Макаров стал заниматься разработкой водоотливных средств для строившихся судов. Перед ним открылось широкое поле деятельности. Вскоре он стал главным специалистом по вопросам непотопляемости кораблей. За три года он опубликовал в «Морском сборнике» четыре большие статьи на эту тему. Он принимал участие в постройке и проектировании судов и в совершенстве освоил кораблестроительное дело. Именно в это время Макаров получил необходимую подготовку, чтобы впоследствии стать создателем первоклассного русского ледокола «Ермак».

«Пластырь Макарова» прочно вошел во флотскую практику, название это сделалось нарицательным термином. 17 марта 1873 года начальник броненосной эскадры вице-адмирал Бутаков издал приказ, в котором говорилось: «На судах броненосной эскадры в 1870 году было 3 пластыря лейтенанта Макарова, а с 1871 года все суда снабжаются ими». Далее адмирал перечислял удачные случаи применения пластыря, которые привели к спасению нескольких судов. А затем в том же документе делался следующий весьма лестный вывод: «Польза всегда готового способа закрыть внезапную пробоину на всяком судне очевидна, и доселе нет для этого лучшего средства, как упомянутый пластырь лейтенанта Макарова».

Адмирал А. А. Попов был одаренным и своеобразным кораблестроителем, под его руководством Макаров прошел хорошую инженерную школу. Правда, школа эта оказалась не слишком-то легкой: нужно было без устали лазать по трюмам кораблей, возиться с насосами и помпами, порой чуть ли не ползком протискиваться в узкое пространство между двумя днищами и т. п. При этом приходилось смиряться с крутым нравом раздражительного адмирала. Макарову довелось в то время много заниматься различными математическими расчетами. В архиве сохранились его тетради, листы которых густо испещрены всякого рода сложными вычислениями, формулами, чертежами и т. п.

В тогдашнем военно-морском флоте происходили ожесточенные споры о том, какого типа суда наиболее перспективны. Непосредственный начальник Макарова адмирал Попов выдвинул идею создания круглого броненосного корабля. Скорость такого корабля была, разумеется, невелика, мореходные качества низкие. Преимущество этого типа судов Попов видел в том, что они могут вести огонь по всем направлениям. Идея эта встречала мало сторонников, но Макаров некоторое время принадлежал к их числу. Его всегда привлекали смелые и оригинальные мысли. В самом деле, ведь круглых судов еще никогда не строили, не суждено ли им совершить революцию в морской технике и тактике? Что ж, новые идеи порой и впрямь кажутся необычными и даже странными. Разве применение парового двигателя уже не опрокинуло некоторые представления, казавшиеся незыблемыми в эпоху парусного флота?

В середине 70-х годов было построено два круглых броненосца (по имени создателя их прозвали «поповками»). Бронирование и вооружение этих кораблей было достаточно мощным для своего времени. Конструкторские искания адмирала Попова в какой-то мере способствовали появлению нового типа боевого корабля – броненосца береговой обороны. Однако в целом этот эксперимент решительно не удался и дальнейшего развития не получил. Медлительные, неповоротливые, подверженные сильнейшей качке от самой слабой волны, эти корабли могли служить прибрежными плавучими батареями, но не более.

Да, так оно и оказалось. Вскоре круглые броненосцы подверглись практическому испытанию в ходе русско-турецкой войны. Они этого первого же испытания не выдержали. Их даже не удалось использовать в бою. Оригинальные корабли остались предметом истории военно-морского судостроения, но... только как пример отрицательный. Прошло уж сто лет, а круглые корабли «беспокойного адмирала» (так назвал Попова писатель Станюкович) никакой практической реализации не получили.

Всем тем, кто оказался причастен к созданию «поповок», пришлось впоследствии выслушать немало упреков и колкостей[6]. Кое-что перепало и на долю Макарова. Ну что ж, не ошибается только тот, кто ничего не делает, – недаром это была любимая макаровская поговорка. А иронические усмешки сопровождают любое начинание, даже то, которое приносит потом громкий успех.

С этим Макарову позже пришлось столкнуться в полной мере.

«Нападайте! Нападайте!»

Яркое весеннее солнце исчезло за горизонтом. Вечер выдался тихий, теплый. Волны, словно устав за день, улеглись. Корабли, стоявшие в Севастопольской бухте, казалось, тоже отдыхали, застыв у пирсов или приткнувшись к якорным бочкам. Но если корабли были неподвижны и даже черный дым не курился над трубами, то на палубах происходило движение самое оживленное. С орудий снимались чехлы, люки трюмов были открыты, около них натруженно скрипели лебедки, на палубных досках тускло мерцали не убранные в погреба снаряды. Один из кораблей имел вид несколько странный. Вернее, не странный, а непривычный. Торговое судно, самое обыкновенное: хрупкий корпус, легкие надстройки, все как полагается хорошему «купцу» (так военные моряки снисходительно именуют суда своих мирных коллег). Но почему же тогда у борта «купца» стоит баркас со снарядами? И снаряды эти поднимают на борт? А посреди палубных лебедок, мостиков и люков торчат орудийные стволы? Вот эти-то стволы и придавали мирному «купцу» непривычный для глаз бывалого моряка вид.

На судне пронзительно засвистала боцманская дудка. Матросы, перескакивая через разбросанные на палубе предметы, стремглав кинулись к борту, построились, замерли. Длинная белая шеренга матросов и короткая черно-бело-золотая шеренга офицеров. Замерли все. Только один человек на корабле имел право в этот миг двигаться. Это командир. Крупный, широкоплечий, с длинными, вислыми, как у запорожца, усами, он подался вперед и заговорил:

– Война объявлена. Мы идем топить турок. Знайте и помните, что наш пароход есть самый сильный миноносец в мире и что одной нашей мины совершенно достаточно, чтобы утопить самый сильный броненосец. Клянусь вам честью, что я не задумаюсь вступить в бой с целой турецкой эскадрой и что мы дешево не продадим нашу жизнь...

Громовое «ура!», разнесшееся над Севастопольской бухтой, было ему ответом.

По темному борту корабля шла надпись затейливой славянской вязью: «Великий князь Константин».

Командиром корабля был лейтенант Макаров.

Стоял вечер 12 апреля 1877 года. Началась русско-турецкая война.

* * *

Много лет спустя после описываемых событий великий сын болгарской земли Георгий Димитров скажет, что «свое национальное освобождение Болгария получила из рук русского народа». Пять веков угнетали турецкие захватчики болгар. Пять веков длилась тяжкая ночь рабства над землей Болгарии. Много было пролито крови, разрушены и осквернены бесценные творения болгарской культуры. Турецкие поработители пытались полностью ассимилировать болгарский народ. Меры тут применялись самые жестокие, самые зверские: преследовались национальные письменность и религия, запрещалось образование на родном языке и т. д. Страшен был и так называемый «налог кровью», Янычары отбирали маленьких мальчиков, наиболее здоровых и крепких, чтобы потом вырастить из них пополнение в свое войско. Душераздирающие сцены происходили ежегодно в городах и весях Болгарии на протяжении столетий. И особо трагический смысл происходящего состоял в том, что среди янычар, бесчинствовавших в стране, были и болгарские уроженцы, забывшие свой народ, потерявшие с ним всякую связь, всякое родство. Тема эта часто звучала в болгарской поэзии: человека отрывают от родной почвы, прививают ему чужую культуру, чужую веру, чужой язык – и вот он уже враг своей земли...

Под янычарским игом страдал не только болгарский народ. В пору наибольшего размаха своих завоеваний турки захватили весь Балканский полуостров, Румынию, Молдавские княжества, Словакию, угрожали Польше и Венгрии. Естественно, что порабощенные турками народы обращали свой взор на Россию, которая судьбой истории одна лишь и могла стать их освободительницей. К тому же большинство покоренных турками народов исповедовали православие: греки, сербы, болгары, румыны и т. д. В ту пору дополнительным фактором, увеличивавшим русское влияние, было то, что с XV века после захвата турками Константинополя религиозный центр православия фактически переместился в Москву.

К 70-м годам XIX века некогда грозный оттоманский хищник одряхлел. «Больной человек» – так называли Турцию в дипломатических кабинетах Европы. Несмотря на тяжелую «болезнь», турецкие захватчики все еще держали под пятой Болгарию, Албанию, значительную часть Сербии и Греции (кроме того, Оттоманская империя продолжала угнетать обширные области в Азии, населенные армянами, арабами, курдами и другими нетурецкими народами). Военная мощь Турции была

еще очень велика, армия и флот имели современное вооружение. Великобритания, ведя враждебную в отношении России политику, оказывала султану военную, финансовую и политическую поддержку.

Летом 1875 года вспыхнуло восстание славянских народов в Боснии и Герцеговине (в настоящее время входят в состав Югославии). Вести об успехах восставших всколыхнули все порабощенные Турцией народы. В апреле 1876 года началось восстание в Болгарии. Оно превратилось в народное движение общенационального характера. Войной против Турции пошли Сербия и Черногория – в то время крошечные государства с небольшими и плохо организованными армиями. Началась всеобщая борьба славянства против султанской тирании. Русская общественность с величайшим сочувствием следила за успехами братских славянских народов. Множество добровольцев готовы были отправиться на Балканы, чтобы принять участие в этой освободительной борьбе. Около пяти тысяч русских добровольцев в 1876 году уже сражались в армиях Сербии и Черногории. По всей стране проводились сборы средств в пользу восставших славян, в Сербию и Болгарию посылались продовольствие, медикаменты и т. п.

Как только у южных границ России начали сгущаться тучи военной опасности, Макаров стал добиваться перевода его на Черное море. Изучая его переписку того времени, нельзя найти свидетельства о его причастности к широко развернувшемуся в ту пору в России движению за общеславянскую солидарность: Макаров совершенно не касается этих проблем. Двадцатисемилетний лейтенант, выросший на окраине страны и чуть ли не половину своей молодости проведший в море, он еще не мыслил широкими политическими и гражданскими масштабами. Это придет позже. А пока Макаров руководствуется тем же компасом, по которому он шел всю жизнь: долг, долг перед родиной. «Там трудно, значит, я должен быть там» – примерно так выразился адмирал Макаров много лет спустя. Лейтенант Макаров ничего подобного не говорил, быть может, даже не думал об этом. Он просто начал хлопотать о переводе на Черное море. И делал это, как и всегда, энергично и настойчиво. Впоследствии он скажет: «Вряд ли за всю жизнь я проявил столько христианского смирения, сколько за эти два месяца. Иной раз не только язык – руки! – так и чесались!»

В октябре 1876 года Макаров наконец добился приказа о переводе его на Черное море. Много раз уже ему приходилось собираться в неблизкий путь, и сборы были коротки и точны: с присущим ему педантизмом в быту Макаров собрал только самые

необходимые вещи и с легким чемоданом выехал из Петербурга в Севастополь. Вместе с ним выехало еще несколько морских офицеров, в том числе и старый товарищ Макарова лейтенант Измаил Зацеренный.

Надо сказать, что с точки зрения службиста назначение это было незавидным: в 70-х годах прошлого столетия русский Черноморский военно-морской флот, столь славный в прошлом и столь мощный в будущем, находился в плачевном состоянии. К тому имелись свои печальные причины. После трагической неудачи в Крымской войне Россия была лишена права иметь на Черном море военный флот и военно-морские базы. В 1871 году русское правительство дипломатическим путем добилось отмены этих унизительных для национального самолюбия и крайне опасных в военном отношении ограничений.

Черноморский флот пришлось создавать заново. Строительство велось к тому же не слишком энергично, и в результате к 1876 году южные берега России оказались, по существу, не защищены со стороны моря. И в самом деле, в то время, когда Макаров выехал в Севастополь, в составе Черноморского флота числилось два броненосца береговой обороны (те самые «поповки»), тихоходные, недостаточно вооруженные, хотя и сильно бронированные корабли, а также четыре устаревших корвета и несколько военных шхун, И все. А у «вероятного противника» – так еще полагалось называть Турцию – в то время имелось 22 броненосных корабля и 82 неброненосных. Турецкие броненосцы – основная сила вражеского флота – были вооружены мощными английскими орудиями фирмы Армстронга, имели достаточно хорошие по тем временам ход и бронирование. Командовал султанским флотом Гобарт-паша – английский офицер на турецкой службе, вместе с ним служило нет мало других британских наемников. Главной слабостью турецкого флота была плохая подготовка личного состава. Матрос-турок был забитым, унижаемым существом, своим положением он ненамного отличался от галерного раба средневековья.

Как видно, силы «вероятных противников» на Черном море были куда как неравные. Кроме того, вблизи Дарданелл дымила многочисленными трубами сильная британская эскадра, а русско-английские отношения в ту пору достигли предельного напряжения, ибо Лондон открыто подстрекал султана. Помощи русским морякам ждать было неоткуда: из Балтики броненосцы волоком не перетащишь...

Итак, Макаров выехал к месту предполагаемых боевых действий, где эти действия ему предстояло вести в крайне неблагоприятной обстановке. Что же, молодой лейтенант хотел

погибнуть с честью? Уйти в морскую бездну на мостике своего корабля, не спустив флага? Эффектно, но не в стиле Макарова. Хладнокровно смелый человек, он был бесконечно далек от истерической жертвенности. Бесцельная гибель его не нужна делу, она не нужна русскому флоту. Нет, Макаров не собирался гибнуть «просто так», эффектной позы ради, как книжный романтический герой. Ничего, еще потягаемся!

Макаров считал, что в военном деле, как и во всяком другом, надо полагаться прежде всего на свой отечественный опыт, искать примера для подражания прежде всего в национальных традициях. Изучая ратное прошлое родины, Макаров знал, что русские умели успешно вести активные наступательные действия против безусловно сильнейшего противника. «История показывает, – писал он в ту пору, – что мы, русские, склонны к партизанской войне». Но ведь основа партизанской тактики – скрытность нападения, а на морской глади не скроешься. И Макаров пояснял: «Минная война есть тоже партизанская война». И справедливо пророчествовал: «По моему мнению, в будущих наших войнах минам суждено играть громадную роль».

Мины как вид морского оружия применялись уже давно, и наибольший опыт в боевом использовании минного оружия имел русский флот. Еще в середине XIX века известный русский ученый и изобретатель Б. С. Якоби создал новый тип мины, которая неподвижно крепилась на якоре и взрывалась при столкновении с днищем корабля. Во время Крымской войны англо-французский паровой флот имел подавляющее превосходство над русским, состоявшим преимущественно из парусных судов. 8 июня 1855 года английский адмирал Дондас уверенно повел свою эскадру в Финский залив: под его командованием находился гигантский флот, состоявший в общей сложности из 101 корабля с 2500 орудиями. Казалось, ничто не помешает самоуверенному британцу уничтожить северную русскую столицу, смести с лица земли балтийские города России. И что же? Едва вражеская эскадра втянулась в залив, как флагманский корабль Дондаса «Мерлин» подорвался на мине. Вскоре такая же участь постигла еще три английских парохода. И гигантская эскадра, не совершив никаких подвигов в Балтийском море, бесславно убралась восвояси.

Таким образом, мина уже прочно вошла в боевой арсенал флотов, но как оружие сугубо оборонительное. Темперамент же Макарова с трудом смирялся с действиями оборонительными. Атака, наступление – вот его стихия. Разве мины нельзя сделать оружием наступательным? Для этого нужно добиться того, чтобы не вражеский корабль наталкивался на мину, а чтобы миной

можно было атаковать противника по собственной инициативе. Опять-таки скажем, что над возможностью активного применения мин задумывались и до Макарова. Уже в 60-х годах появилась (хотя и не была еще испытана в боях) так называемая шестовая мина: на конце длинного легкого стержня (шеста) крепился заряд, который взрывался при столкновении с кораблем. Предполагалось, что подобные шестовые мины будут ставиться на катерах. Правда, такого рода применение мин было, в сущности, тоже оборонительным: катер имеет недостаточную мореходность, следовательно, он должен ждать появления противника у своих берегов. Сколько же в таком случае нужно катеров для обороны побережья? А главное – какие шансы есть у маленького хрупкого катера подойти вплотную к идущему военному кораблю?

Как известно, новая идея может родиться при оригинальном сопряжении уже известных идей. В изобретательном уме Макарова зрела мысль: хорошо, почему бы не попытаться атаковать неподвижно стоящий корабль противника? Но это можно сделать только на его же, то есть противника, базе, а катер своим ходом не в состоянии пересечь Черное море. Значит? Значит, нужно быстро и по возможности скрытно доставить катера к гавани, где стоят вражеские корабли, и атаковать их там. Доставить же катера в район атаки можно на специально оборудованном пароходе. Так родилась смелая идея плавучей базы, и мина превращалась теперь в сугубо наступательное оружие. Соответствующие рапорты Макарова поступили в морское ведомство. Ведомство это никогда не отличалось слишком уже большой деловитостью. Однако время было предгрозовое, надвигалась война, и на сей раз проволочек не последовало. Инициатива скромного лейтенанта была одобрена. 13 декабря 1876 года Макаров вступил в командование пароходом «Великий князь Константин».

Пароход этот никак не был приспособлен для боевых действий, а уж для минных атак тем более. Установить на торговом корабле пушки, соорудить артиллерийские погреба, сделать кое-какие переделки в трюме и в надстройках было делом на флоте привычным, и сладили с ним сравнительно быстро. Другое дело – подготовить «Константин» к перевозке минных катеров. Макаров да и все причастные к его предприятию моряки понимали, что от быстроты их действий зависит успех атаки. Четыре тяжелых катера с громоздкими и тоже тяжелыми паровыми машинами приходилось поднимать над водой на три метра. Шлюпбалки «Константина» гнулись и ломались, их пришлось заменить другими, специально изготовленными по чертежам Макарова.

То была еще службишка, не служба. Катера должны атаковать сразу же после спуска на воду, это ясно. Но если они начнут разводить пары только на воде, пройдет много времени, внезапность атаки – главный козырь Макарова – может быть утрачена. Держать катера на палубе под парами тоже неудобно и к тому же опасно: легко себе представить, что станет с кораблем, если на его палубе будут извергаться дым и искры из четырех низких труб, едва возвышающихся над надстройками. И Макаров нашел остроумное инженерное решение: вода в котлах катеров нагревалась от паровой машины «Константина». Достаточно было теперь поджечь топку на катере (что занимало считанные минуты), и можно идти в атаку. Много хлопот доставляли и минные шесты: шутка ли – тонкий стержень 8–10 метров длиной, а на конце его мина с 40 килограммами пироксилина. Приспособление это было очень хрупкое, и небрежное обращение с ним могло окончиться плохо. Немало шестов сломалось, много сил и нервов потратил Макаров, пока не пришло нужное решение.

Надо было бы сказать: и так далее, и тому подобное. Все большие и малые хлопоты Макарова при снаряжении «Константина» перечислять долго, да и нужды нет. Подчеркнуть следует вот что: в России всегда не занимать было людей с интересными оригинальными идеями. Но тех, кто мог бы эти свои идеи настойчиво и деловито осуществлять на практике, в таких зачастую случался недостаток. Макаров начисто был лишен подобного раздвоения личности. Он отлично мог поладить с придирчивыми служащими портовых складов, легко ставил на место плутоватого подрядчика, знал, как подойти к начальству, чтобы уладить какое-либо дело, требующее решения свыше. Не стеснялся он, сбросив офицерский китель, и самому взяться за кабестан, когда нужно было быстрее поднять катер. И ничего: от всех этих дел и хлопот авторитет его ничуть не умалился ни у подчиненных, ни у начальников.

Офицеры – командиры катеров подбирались исключительно из добровольцев. Что и говорить, риск предстоял немалый. На хрупком катере, лишенном всякого вооружения, надлежало приблизиться к вражескому кораблю и подвести мину вплотную к борту. И при этом надеяться, что катер и его экипаж уцелеют от мощного взрыва на расстоянии в восемь метров... Однако не было недостатка в желающих идти под начало Макарова: напротив, охотников участвовать в смелом предприятии набралось гораздо больше, чем требовалось. Как видно, прав был Макаров, полагая, что русские склонны к партизанской войне: в свое время тоже в избытке находились смельчаки, готовые идти в отряды Дениса Давыдова или Сеславина.

Тем временем политическая обстановка у южных границ России накалялась. Подстрекаемая Англией султанская Турция не шла ни на какие уступки по отношению к славянским народам. Турецкие войска творили на Балканах чудовищные зверства. Русское общественное мнение настойчиво требовало решительной помощи славянским братьям вплоть до вооруженного выступления. Однако в Петербурге колебались. И было отчего: русская армия оставалась еще не готовой к войне, она находилась в стадии перевооружения и реорганизации, огромная морская граница на Черном море оставалась практически беззащитной. Все попытки достичь компромиссного решения славянского вопроса дипломатическим путем не привели к успеху. 12 апреля 1877 года война была объявлена официально.

Освободительный поход русской армии на Балканы вызвал всеобщее сочувствие в стране, в том числе и среди передовых общественных кругов. Разумеется, правительство Александра II, выражая интересы буржуазно-помещичьих слоев, ставило в этой войне определенные своекорыстные цели (захват черноморских проливов и т. п.). Однако в целом в русско-турецкой войне 1877–1878 годов объективно Россия играла прогрессивную роль, способствуя освобождению славян и других народов Балканского полуострова от жестокого порабощения.

Война застала «Константина» в полной готовности к боевым действиям. Макаров рвался в море и буквально засыпал командование просьбами о разрешении ему выйти в боевой поход. Наконец такое разрешение было дано. 28 апреля 1877 года «Константин» с четырьмя минпыми катерами на борту вышел из Севастополя и направился к Кавказскому побережью, где находилась тогда, по данным разведки, мощная турецкая эскадра.

Поиски противника долго шли без успеха, и лишь в ночь на 1 мая в Батуме удалось обнаружить сторожевой турецкий корабль. Все четыре катера были спущены на воду и пошли в атаку. Одним из них командовал сам Макаров. В полной темноте на легком, незащищенном суденышке нужно было подойти почти к борту противника и подвести мину под самое днище вражеского корабля. Смерть грозила здесь смельчакам и от огня противника, и от взрыва собственной мины. Первым приблизился к турецкому кораблю катер лейтенанта Зацеренного. Сближение произошло удачно, но мина не взорвалась. Турки открыли огонь и погнались за катером. Вслед за тем в атаку пошел катер самого Макарова. Вновь неудача! Осыпаемый пулями неопытный экипаж растерялся и слишком долго готовил мину; благоприятный момент для нападения был упущен. Турецкий корабль увеличил скорость и

скрылся. Итак, первая попытка минной атаки не принесла успеха...

Хорошо, когда новое дело начинается с удачи. Тогда все дружно аплодируют смелому инициатору. Известно, победителей не судят. И как трудно продолжать это самое новое дело при первой же неудаче! Сразу объявятся мудрые скептики, которые, пожимая плечами, изрекут: «Мы ведь предсказывали...» И что из того, что сами-то скептики обычно не ходят в атаки...

Первая неудача сильно повредила Макарову. Ранее ему авансом выдавали комплименты, теперь некоторые стали смотреть на него косо. Новизна дела никого словно бы и не занимала, отчаянная смелость моряков никого не трогала. Начальству подавай успех, и поскорее. Что ж, таковые суровые условия для всех, кто следует неизведанными путями. Но не таков был характер командира «Константина», чтобы стушеваться: перед вражеской ли эскадрой или перед собственной неудачей. Да, в организации атаки были упущения. Да, не стоило самому Макарову уходить в атаку на катере – командир должен управлять боем, а не бросаться очертя голову вперед. (Много лет спустя Чапаев – Бабочкин блестяще объяснит, где и когда должен находиться в бою командир, и покажет это, расставив картофелины на столе.)

Настойчивость и непоколебимая уверенность Макарова в правильности избранной им тактики одолели скептические подозрения. Ему разрешили снова выходить в море на поиски врага.

Турецкий флот между тем разбойничал вдоль русских черноморских берегов, разбойничал, не встречая сопротивления. В Севастополь поступали телеграммы, одна тревожнее другой:

«2 мая пять турецких броненосцев бомбардировали Сухум в течение 2 1/2 часов; часть города значительно пострадала; но попытка десанта блистательно отражена пятью ротами с двумя орудиями. На улицах осталось много неприятельских тел...»

5 мая «неприятельская эскадра, усиленная двумя прибывшими пароходами, возобновила бомбардирование Сухума. Большая часть города сожжена и разрушена; войска наши вышли из него и расположились за речкой Маджара».

7 и 8 мая «на всем протяжении берегов наших, от мыса Адлера до Очемчир включительно (около 150 верст), турецкие суда продолжают бомбардировать и жечь беззащитные мирные поселения».

Макаров и другие русские моряки, зная обо всем этом, не находили себе места. Надо, во чтобы то ни стало надо дать отпор самоуверенному противнику. Но как? Как ухитриться нанести

удар бронированным турецким кораблям?..

Тем временем русская армия подошла к Дунаю. Форсировать эту полноводную реку не представлялось возможным, ибо на Дунае господствовали турецкие бронированные корабли береговой обороны – мониторы. У русских в дунайской дельте притаилось несколько минных катеров (примерно того же типа, что были у Макарова) – этим исчерпывались наши военно-морские силы в том районе. И вот в ночь на 14 мая русские катера совершили дерзкое нападение на вражеские корабли и потопили сильный монитор «Сельфи». Один за другим два катера, как рыцари на турнире, ударили своими копьями-шестами в борт турецкого корабля. Эффект был полный: через десять минут огромный броненосец тяжело осел на дно. Сразу же после этого турки поспешно отвели свои корабли в гавани.

А Макарова по-прежнему преследовали неудачи. 18 мая «Константин» подошел к Сухуму, намереваясь атаковать стоявшие там суда. Увы, над морем спустился с гор такой густой туман, что с капитанского мостика не видно было носа корабля. В этих условиях вести катера в атаку означало бы идти на явную авантюру. Скрепя сердце Макаров приказал повернуть обратно. Вцепившись в поручни мостика, командир «Константина» неподвижно смотрел перед собой. Он не замечал ни клубящегося тумана, ни брызг, что швыряли в него набегающие волны. Нет, нет, тысячу раз нет! Его замысел правилен. Он должен добиться успеха. Должен.

А его военное счастье было уже недалеко...

28 мая «Константин» вновь вышел в боевой поход. На этот раз курс был взят на запад, к устью Дуная, где в многочисленных протоках стояли турецкие корабли. Макаров хотел провести решительную атаку, чего бы это ни стоило. С этой целью, помимо обычных четырех катеров, которые поднимались на борт «Константина», было взято на буксир еще два. Ночью Макаров подошел к болгарскому порту Сулин, занятому турками. Темное небо непрерывно освещали два маяка: турки, наученные горьким опытом, уже стали бояться ночных атак. 10 минут первого «Константин» застопорил машины, катера были спущены на воду. В ночной тишине прозвучал голос командира:

– Господа! Мы в шести милях от Сулинского рейда. Отдавайте буксиры и постарайтесь отыскать турецкие суда. Держитесь правее маяка. Если, пройдя пять миль, ничего не увидите, то поворачивайте на север и в пяти милях встретите меня. Помните наше условие: разделяйтесь только тогда, когда увидите неприятеля.

Катера тесной группой пошли к погруженному в тишину и

мрак вражескому берегу и вскоре исчезли из виду.

Макаров осторожно повел «Константина» к условленному месту встречи. Вся команда напряженно прислушивалась. Около двух часов со стороны Сулина раздался оглушительный взрыв, а затем частая орудийная и ружейная стрельба. И вновь на море воцарилась тревожная тишина. Прошел час, другой, катеров все не было. Беспокоясь за их судьбу, Макаров приказал подойти поближе к берегу. «Константин» увеличил ход. Вдруг корабль резко затормозил и стал. Мель! Дали задний ход на полные обороты. Тщетно. Командир отрывисто приказал:

– Уголь за борт!

Матросы стремглав бросились к угольным ямам. Мешки с углем один за другим полетели в темную воду. Десять, двадцать, сто...

Полный назад!

«Константин» медленно сползает с мели и поспешно отходит от опасного места. Макаров снял фуражку и отер лоб: да, весело было бы встретить рассвет под носом у турецкой эскадры. Пронесло на этот раз. Но где же катера?

Только в пять утра подошел первый катер, а за ним еще четыре. Одного катера так и не дождались...

Теперь можно узнать подробности боя. Лейтенанту Зацеренному опять не повезло: мина, сброшенная в воду, почему-то утонула, и атака не состоялась. На катере лейтенанта Пущина мина взорвалась произвольно и так повредила маленькое суденышко, что его пришлось затопить (как стало известно позже, все члены команды, кроме одного человека, вплавь добрались до берега и были взяты в плен). Наконец, катер лейтенанта Рождественского подвел мину к борту турецкого корвета «Иджлалиле». Сильный взрыв повредил вражеский корабль настолько, что он вышел из строя до конца войны.

Ликовал весь экипаж «Константина», радостно возбуждены были моряки с катеров. Командир поздравил всех с первой победой, поблагодарил. Однако сам-то он был не очень удовлетворен. Как-никак, а вражеский корабль остался на плаву... Вот если бы отправить турка на дно – тут уж победа несомненная и эффектная. Так он и написал в своем рапорте: взрыв, дескать, «не произвел такого действия на судно, от которого броненосец сейчас же пошел бы ко дну». И не преминул сказать «о замечательном спокойствии и хладнокровии, с которым все на пароходе и катерах исполняли свой долг». Слово «долг» Макаров особенно любил...

Рапорт этот не только лаконично и точно рассказывает об атаке в Сулине, но и выразительно характеризует самого

Макарова. Здесь нет ни малейшего преувеличения, которым так часто невольно (а порой и вольно) грешат сообщения с поля боя от его непосредственных участников: броненосец «сейчас же» не пошел ко дну – вот пока единственно реальный факт. Далее командир «Константина» весьма высоко отзывается о действиях своих подчиненных, но нигде ни слова не говорит о себе... И тем не менее победа одержана была, и несомненная.

С тех пор флот Турции уже не покидало паническое настроение. В самом деле, грозные броненосцы, стоящие на охраняемой базе, подвергаются опаснейшим ударам противника! И какого противника? У которого всего лишь несколько слабеньких катеров, действующих к тому же вдали от своих портов и буквально под носом у сильнейшей неприятельской эскадры. Боевая активность турецкого военного флота резко снизилась, моральный дух личного состава упал. Успех сулинского рейда был полный, именно так его и расценивали в русском флоте и армии.

Главный командир Черноморского флота адмирал Н. А. Аркас писал в Петербург: «...Считаю своим долгом отнестись с похвалою о молодецком деле парохода „Великий князь Константин“ с 6 миноносными катерами, доказывающем существование среди моряков той отваги, соединенной с хладнокровною распорядительностью и готовностью к самопожертвованию, которая всегда была присуща нашему флоту... Все это служит доказательством, что геройский дух русского флота, передаваясь преемственно, служит нашей лучшей силою».

Участники смелого дела были награждены. Первой боевой наградой Макарова стал орден святого Владимира 4-й степени с мечами и бантом[7].

Зная о подавляющем превосходстве своего военного флота над русским, турки считали, что их торговые суда, ходившие вдоль южных берегов Черного моря, находятся в полной безопасности. Морским путем осуществлялась значительная часть снабжения турецкой армии на Балканах и на Кавказе. Но Макаров вновь продемонстрировал, что в морской войне нет непреодолимых рубежей. 8 июня «Константин» неожиданно появился у берегов Анатолии (северо-западная часть Малой Азии), в непосредственной близости от столицы и главной морской базы Турции – Константинополя. В открытом море Макаров остановил английское судно (Англия оказывала помощь Турции в войне против России), приказал обыскать его и, не обнаружив военных грузов, отпустил. Вслед за тем «Константин» с помощью тех же минных катеров уничтожил в гаванях четыре

турецких парусных корабля с грузом, причем команды их были отпущены на берег.

После этого Макаров взял обратный курс на Севастополь. Свое решение объяснял следующим образом: «Продолжая идти далее, я мог бы утопить еще много других купеческих судов, стоящих у анатолийского берега, но полагал, что цель потопления купеческих судов есть прекращение торговли, и так как потопление 4 судов наведет панику я прекратит парусное плавание вдоль берега, то не было побудительных причин, чтобы подвергать дальнейшему истреблению частную собственность». Как видно, Макарова не соблазняли легкие победы над турецкими парусниками, возившими вдоль побережья рыбу, табак и фрукты. Ну в самом деле, много ли чести для боевого моряка спалить несколько маленьких неуклюжих парусников? Нет уж, увольте от этаких подвигов...

Конечно, упирая в рапорте на свое уважение к «частной собственности», Макаров немножко хитрил, и хитрил наивно. То был лишь простоватый камуфляж для высшего начальства: как-никак он жил в обществе, где и «частную», и всякую иную собственность уважали очень серьезно. (Кстати говоря, у Макарова в течение всей его жизни не наблюдалось особенной любви ни к частной и ни к какой другой собственности вообще. Даже в зрелые годы, когда он стал адмиралом, занимал крупные посты, получал премии и литературные гонорары, даже тогда никакой тяги к накопительству за ним не обнаруживалось.)

Причины, по которым Макаров не хотел воевать с турецкими «купцами», лежали в другом. Прежде всего, он яростно желал сражаться, хотел проявить на деле свою отвагу и командирский талант, наконец, показать всем эффективность своих тактических идей. Ясно, что это желание немного весило на весах войны, и командир «Константина» получил даже что-то вроде замечания от начальства за стремление самому избирать способ военных действий. С высшей точки зрения замечание это следует признать вполне оправданным. Но не будем забывать, что лейтенанту Макарову было только двадцать семь лет. И он рвался в бой. Ну а стремление молодого офицера участвовать в самых опасных предприятиях нельзя не одобрить. Вот почему начальство не слишком гневалось на нетерпеливого лейтенанта...

Впрочем, существовала я другая причина, по которой Макарову была не по душе охота за торговыми судами, я здесь он обнаружил зачатки весьма зрелой мудрости. По тогдашним правилам ведения войны за каждое плененное и приведенное в свой порт судно противника полагались так называемые «призовые деньги», то есть часть захваченных трофеев как бы шла

в пользу моряков. Правила эти остались еще от пиратских времен. В России подобная система никогда не имела широкого распространения, но случаи выплаты «призовых денег» бывали. А вот все, что связано с коммерцией, со всякого рода гешефтмахерством, было чуждо Макарову. Он не только не попытался привести захваченные парусники в Севастополь, что было совсем нетрудно, и иные так я поступали, он по самой сути своей натуры не хотел заниматься ничем подобным. Безусловно, что уже тогда он понимал развращающее влияние наживы на личность военного человека. Позже Макаров написал (основываясь, помимо прочего, и на личных впечатлениях): «Я считаю, что от призовых денег командиры не будут ни хитрее, ни искуснее, ни предприимчивее. Тот, на кого в военное время могут влиять деньги, не достоин чести носить морской мундир». Слова эти столь выразительны, что ни в каких пояснениях не нуждаются. Неизвестно, говорил ли так Макаров в 1877 году, но что он поступал в точном соответствии с этими словами, несомненно.

Упорный лейтенант продолжал атаковать свое собственное начальство с той же страстью, с какой он мечтал броситься на врага. Тщетно: отправиться в боевой поход ему не разрешали, более того, командование решило использовать «Константина» для перевозки военных грузов, материалов в русскую действующую армию. Перегруженный до предела корабль совершил несколько рейсов. Это весьма опасное предприятие, так как минные катера в этих условиях взять не представлялось возможным, поэтому «Константин» оказался бы совершенно беззащитен при встрече с турецкими военными судами: ведь вооружение его состояло из нескольких легких пушек. К счастью, все закончилось благополучно.

Только 19 июля Макаров добился разрешения совершить новый рейд к берегам противника. На сей раз «Константин» крейсировал буквально в виду турецкой столицы. За несколько дней крейсерства удалось уничтожить шесть небольших торговых судов (их опять-таки уничтожили, а не захватили). Получив от турецких матросов известие, что в болгарском порту Варна находится вражеский сторожевой корабль, Макаров спешно двинулся туда, надеясь атаковать наконец достойного противника. Рейд оказался пустынным…

К июлю 1877 года общий ход русско-турецкой войны развивался для нас весьма успешно. На Балканах в ночь на 15 июня русские войска под командованием замечательного стратега генерала М. И. Драгомирова форсировали Дунай в районе Зимницы – это была блестящая операция, долгое время

считавшаяся классической в своем роде. Стремительно развивая успех, передовой отряд под командованием смелого кавалериста генерала И. В. Гурко уже 25 июня занял древнюю столицу Болгарии – город Тырново. В начале июля русская армия перешла Балканы и заняла Шипкинский перевал. Казалось, дорога на Константинополь открыта, но турки вовремя сумели перебросить из Албании 40-тысячный корпус Сулеймана-паши и остановили наше наступление. На балканских перевалах начались кровопролитные затяжные бои...

Еще сложнее обстояло дело на Кавказском театре военных действий. В апреле – мае русские войска добились здесь большого успеха и осадили сильнейшую турецкую крепость Карс. Однако противник сумел выправить положение и оттеснить наши войска на прежние позиции. Немалую роль в этих неудачах русских войск сыграло то, что туркам удалось в начале войны развернуть диверсионную деятельность в тылу нашей армии на Кавказском побережье. С моря были высажены турецкие десанты, к которым присоединились отряды чеченских и абхазских феодалов. Русское командование было вынуждено направить в район Сочи – Сухума часть наших войск. Кроме того, в операциях против турецких диверсантов приняли самое энергичное участие отряды ополченцев из грузин, армян и других народов Кавказа, знавших на собственном горьком опыте, что значит султанское господство.

Турецкий флот не только снабжал отряды диверсантов оружием и снаряжением, но и оказывал им непосредственную поддержку в сражениях с русскими войсками. К тому же военные действия велись преимущественно в узкой прибрежной полосе, ограниченной высокими лесистыми горами, поэтому турецкие броненосцы могли очень легко обнаруживать с моря продвижение наших отрядов и поражать их огнем своей тяжелой артиллерии.

В начале августа отряд полковника Б. М. Шелковникова вышел из Сочи в направлении Гагр с целью разгромить диверсантов противника. В ту пору этот район представлял собой дикую и безмолвную местность, единственная узкая дорога тянулась вдоль самой кромки моря. С особенной тревогой отряд ожидал Гагринское ущелье: вершины гор заняты были диверсантами, а в море спокойно поджидали русских турецкие корабли. Шелковников телеграфировал в Севастополь адмиралу Аркасу: «В Гаграх нам угрожает опасность со стороны броненосца, постоянно охраняющего проход; прошу безотлагательно выслать помощь со стороны моря: либо произвести ночную атаку на этот броненосец, либо отвлечь его от берега». Как видно, минные катера завоевали себе прочную репутацию даже в сухопутных войсках: начальник отряда уже принимает как должное, что

броненосец может быть побежден маленькими суденышками!

В ночь на 7 августа отряд Шелковникова подошел к ущелью и вступил в бой. Предполагалось за ночь прорвать оборону противника в опасном месте и к рассвету выйти в сравнительно укрытый район. На деле же получилось иначе. Врага удалось сбить с высот и отбросить от берега, однако ночной бой затянулся. Когда поднялось солнце, обнаружилось, что арьергард отряда только-только втянулся в ущелье и находился как раз напротив вражеского броненосца. Турки не заставили себя ждать – тотчас же раздались залпы тяжелых орудий. Казалось, русский арьергард обречен на верную гибель.

В это время с севера появился какой-то корабль. Турецкий броненосец, прекратив обстрел берега, двинулся ему навстречу. Неизвестный пароход отвернул и пошел в открытое море, преследуемый броненосцем. Вскоре оба корабля исчезли. Русский отряд благополучно форсировал ущелье. Чудо совершилось. А творцом его был лейтенант Макаров, командир минного транспорта «Константин».

Еще 4 августа 1877 года Макаров, находившийся в Севастополе, получил от адмирала Аркаса телеграмму с пометкой «экстренно»: «Шелковников телеграфирует мне, что у Гагры стоит броненосец, также у Пицунды. Отряд наш сегодня выходит из Сочи. Просит отвлечь неприятеля. Поручаю вам сделать, что можете». Получив приказ, «Константин» тотчас же вышел в море, но попал в жестокий шторм и лишь 6 августа прибыл в Адлер. Здесь Макарову не смогли сообщить никаких данных о местонахождении кораблей противника. Пришлось действовать вслепую, рискуя неожиданно встретиться с вражеской эскадрой в невыгодных для себя условиях. В ночь на 7 августа «Константин» вышел на поиск.

Итак, надо было во что бы то ни стало «отвлечь неприятеля». Легко сказать – отвлечь! Хрупкий, лишенный брони торговый пароход с несколькими слабыми пушками и мощные турецкие броненосцы – вот соотношение сил. И все же Макаров не колебался, он смело искал боя. И, может быть, именно тогда сложился в его сознании дерзкий призыв, который он провозгласил много лет спустя, по которому следовал всю свою жизнь, во всем и везде: «Если вы встретите слабейшее судно, нападайте; если равное себе, нападайте и если сильнее себя – тоже нападайте!»

Нападайте! Макаров был из породы людей, применяющих собственные правила прежде всего к самим себе. «Константин» направился прямо к Гаграм. Глубокой ночью были спущены катера. Командир отдал приказ:

– Осмотреть побережье от Гагрицш до Гагр. Если обнаружите неприятельский корабль – потопите его!

Увы, через несколько часов катера вернулись ни с чем: найти противника не удалось. И не удивительно – турецкие суда по ночам стали тщательно соблюдать световую маскировку и старались не производить никакого шума, опасаясь минных атак. Быстро светало. И тогда Макаров приказал подойти вплотную к Гагринскому ущелью.

Долгие часы искал «Константин» противника, и вот, как это часто бывает, встреча оказалась все-таки неожиданной. Сквозь тающий утренний туман турки первыми заметили приближавшийся корабль и бросились в атаку. Макаров приказал отходить, но пошел не вдоль берега, что было бы безопаснее, а на запад, в открытое море: ведь надо увести броненосец как можно дальше от русских войск, подвергавшихся бомбардировке. «Константин» обладал большей скоростью, чем его преследователь. Турецкий броненосец стал постепенно отставать. Тогда, хладнокровно повествовал позже об этом сам Макаров, «я приказал уменьшить ход, чтобы представить ему интерес погони».

Началась рискованная игра в кошки-мышки. Вражеский корабль развил предельную скорость, стремясь сблизиться с «Константином» на дистанцию орудийного выстрела. Порой казалось, что турки вот-вот догонят пароход и тогда...

– А дело становилось дрянь, – рассказывал потом Макаров, – нажимает, вот-вот начнет разыгрывать. Пароходишко картонный с начинкой из мин... Два-три удачных выстрела – капут!

«Константин» был в полном смысле слова начинен минами, поэтому от удачного попадания одного-едиистненного снаряда весь корабль мог взлететь на воздух. Эта смертельно опасная гонка продолжалась два часа.

Неожиданно налетел сильный шквал с дождем, и противники потеряли друг друга из виду. Когда турецкий броненосец вернулся к Гаграм, русский отряд уже ушел в горы. Смелое предприятие увенчалось успехом. На другой день Шелковников телеграфировал: «Константин» поспел [в] Гагры самую критическую минуту и увлек за собой броненосец... Услуга, оказанная им, не имеет цены. Приношу сердечную признательность бравому командиру «Константина»...»

Эффектная операция «Константина» у Гагр получила громкую огласку. О Макарове восторженно писали во многих русских газетах. Что ж, честолюбивый лейтенант читал эти статьи не без удовольствия – тем более хвалили-то его за дело. Одно лишь смущало и беспокоило Макарова: уж очень преувеличивали (чтобы не сказать больше) некоторые газетчики его успех. Где-то

даже написали, будто он один чуть ли не разогнал целую турецкую эскадру... Впервые Макаров столкнулся с безответственными нравами бульварной прессы. Для него, человека в любых поступках чрезвычайно строгого к себе и щепетильного, все это выглядело странно и неприятно.

Вряд ли командир «Константина» предполагал тогда, сколько крови впоследствии испортят ему бойкие газетные борзописцы: преувеличат, сочинят, наврут, а потом тебе же поставят в упрек, что их собственные фантазии не сбылись. Но это будет позже. А пока он мог быть доволен: командование Черноморского флота, удовлетворенное его успехами, разрешило «Константину» вновь атаковать турецкие корабли.

Макаров не промедлил ни часа. Едва дав команде отдохнуть от напряженного похода, он уже вечером 10 августа повел «Константина» с минными катерами на борту в новый рейс. Турецкий десант, усиленный шайками чеченских и абхазских феодалов, продолжал еще удерживать Сухум. Поддержку десанту оказывали своим огнем турецкие корабли, стоявшие на сухумском рейде. Макаров спешил не зря: в ночь с 11 на 12 августа ожидалось лунное затмение. Абсолютная темнота как нельзя более способствует атаке, ибо экипажи турецких кораблей, наученные недавним горьким опытом, теперь усилили охрану гаваней.

В десять часов вечера, когда уже стемнело, Макаров остановил «Константина» в шести милях от сухумского рейда. Катера были спущены и пошли в атаку именно в тот самый момент, когда яркий диск луны закрылся тенью.

В заливе стоял турецкий корвет «Ассари-Шевкет». Команда его была наготове. Английский корреспондент, бывший в тот день в Сухуме, рассказывал: «Все предосторожности для охраны судна были приняты в совершенстве: кругом двигались сторожевые шлюпки, половина команды спала на палубе с ружьями, орудия были раскреплены и заряжены, а картечницы на каждом конце мостика, на палубе и полуюте, содержались в полной готовности к немедленному действию... Пальба и сигналы сторожевых шлюпок уведомили корветную команду о приближении неприятеля, и в одно мгновение все было готово к его приему».

Прием был действительно довольно горячий. Турки открыли яростную пальбу, но велась она торопливо и беспорядочно, в кромешной тьме попасть в катера не удалось. Загорелись сигнальные огни и костры на берегу. Однако наши катера терялись среди множества мелких турецких судов, сновавших по рейду. Один минный катер сцепился на абордаж с турецкой шлюпкой, произошла отчаянная рукопашная схватка, во время

которой лейтенант Писаревский получил сильный удар веслом в голову – впрочем, все окончилось благополучно. Треск и шум выстрелов, беспорядочные сигналы и крики, в сущности, только помогли нашим морякам. Все четыре катера взорвали свои мины в непосредственной близости от турецкого корабля. Атака продолжалась всего лишь пять минут. Вскоре катера вернулись на «Константин». Потерь не было. Горячее «ура!» раздалось над ночным морем.

Через несколько дней стало известно, что «Ассари-Шевкет» получил подводные пробоины, сильно накренился, осел на корму и лишился хода. Три дня турки латали подбитый корабль, а потом на буксире отвели его в Батум – главную базу своего флота на Кавказском театре военных действий.

Успех на этот раз был несомненен, и Макарову достался целый букет наград: золотой кортик с надписью «За храбрость» и орден Георгия 4-й степени, а также он был произведен в капитан-лейтенанты.

И снова Макаров не испытывал чувства полного удовлетворения. Еще на мостике «Константина», выслушав восторженные донесения командиров своих катеров, он с торжеством произнес:

– Ну теперь я полагаю, что броненосец потоплен!

Оказалось однако, что корвет (а не броненосец, как доложили ему моряки с катеров) остался все же на плаву. Он получил тяжелые повреждения и вышел из строя до конца войны, но Макаров по-прежнему желал полной победы. Его тревожило и другое: четыре мины, взорвавшиеся рядом, не нанесли кораблю решающего повреждения. Ясно, что заряд их слаб, тем более ясно, что атаковать минами с помощью шеста или на буксире – дело неперспективное. Надо применять самодвижущиеся мины. За ними будущее. И следует во что бы то ни стало испытать их в бою.

Самодвижущиеся мины (торпеды) появились на вооружении военно-морских флотов великих держав в самом конце русско-турецкой войны. Первым сконструировал торпеду талантливый русский изобретатель (между прочим, художник по профессии!) Иван Федорович Александровский. Еще в 1865 году он попытался осуществить свою идею на практике, причем работу вел на свои собственные скромные средства. Три года спустя стало известно, что англичанин Уайтхед также проводит опыт с самодвижущимися минами в Адриатическом море. Изобретатель обратился в Морское министерство с просьбой о помощи, но... там уже, оказывается, вели переговоры с английской фирмой о покупке у нее «секрета» торпед. Тщетно доказывал выгоду своего

изобретения Александровский. Напрасны были хлопоты передовых русских офицеров. Управляющий министерством адмирал Краббе и слушать ничего не хотел: торпеду, говорите, изобрел? Наш-то, лапотник? Ну, полноте-с...

Дорогущие торпеды были куплены за границей и официально назывались в русском флоте не иначе, как «самодвижущиеся мины Уайтхеда». Между тем Александровский с грехом пополам кустарным способом довел свое изобретение до конца. В 1874 году в Кронштадте была благополучно испытана его торпеда, а в следующем году на новых испытаниях она превзошла по техническим качествам тогдашний образец Уайтхеда. Было, однако, ужо поздно. Как это слишком часто бывало в России, собственному уму не доверяли, а на всякую иноземную наклейку взирали с почтением.

Макаров был слишком молод, чтобы как-то участвовать в печальной истории с русской торпедой. Но историю эту он хорошо знал, когда накануне войны начал интересоваться минным делом и стал посещать открытую тогда же в Кронштадте Минную школу. Пренебрежительное (чтобы не сказать больше!) отношение к отечественным достижениям возмущало Макарова уже в ту пору. Человек из народа, он крайне болезненно реагировал на снисходительное барское презрение к самобытным ценностям, что было в его время весьма распространено среди так называемого «общества». И всю свою жизнь Макаров вел беспощадную борьбу с теми, кто почитал все отечественное явлением второго сорта, – и за себя, и еще чаще за других.

Ко времени русско-турецкой войны случаев боевого применения торпед еще не было, никто с уверенностью не мог сказать, как ими следует пользоваться. Не применялись торпеды и в ходе текущей войны, хотя несколько штук их имелось на севастопольских складах. Макаров все лето тщетно бомбардировал Аракса рапортами с просьбой дать ему возможность провести атаку минами Уайтхеда. Адмирал отказался дать торпеды под предлогом самым невероятным: «стоят они дорого» – именно так официально ответил он Макарову на его настойчивые просьбы. Однако упорный капитан-лейтенант продолжал методично осаждать Аракса, повторяя в разных вариантах одно и то же: самодвижущиеся мины должны быть использованы в бою, и он, Макаров, готов взять на себя всю ответственность. В конце концов адмирал уступил.

Итак, Макаров наконец-то заполучил эти драгоценные торпеды (кстати сказать, драгоценные не только в переносном, но и в прямом смысле: за каждую «самодвижущуюся мину Уайтхеда» нерасторопное морское ведомство платило 1200 золотых рублей,

то есть огромную по тем временам сумму; для сравнения укажем, что строительство броненосца обходилось тогда в 3–5 миллионов рублей; дороговато стоило русской казне пренебрежение власть имущих к собственным «Платонам и Невтонам»!). Теперь Макаров должен был на свой страх и риск разработать, так сказать, технологию применения торпедного оружия. Посоветовались с командирами катеров и решили: одна торпеда будет укреплена в трубе под днищем катера, вторая доставлена к месту атаки на специальном плотике. Все это делалось кустарно, на скорую руку, да и сами торпеды в техническом отношении оставляли желать много лучшего. Учебных стрельб провести не удалось: «импортных» торпед было мало, приходилось экономить. Ну что ж, решил Макаров, испытаем их сразу в бою.

Подготовка к боевой стрельбе торпедами затянулась, и только в середине декабря 1877 года «Константин» отправился в боевой поход. Шли к Батуму. В ночь на 16 декабря, обнаружив турецкую эскадру в Батумской бухте, Макаров приказал произвести атаку. Все гало обычным порядком, только на этот раз два катера несли торпеды. Дело складывалось как нельзя более удачно, оба катера подошли к сильнейшему турецкому броненосцу «Махмудие» и направили мины в цель. Раздался сильный взрыв, у борта корабля вверх взлетел фонтан воды. Потом, как обычно, турки начали запоздалую стрельбу. Оба командира катеров клялись Макарову, что цель поражена. Вернувшись в Севастополь, он так и доложил об этом командованию, сделав, однако, некоторые оговорки: мол, сам не видел, но... И тут Макаров поступил опрометчиво, о чем вскоре пожалел, зато получил хороший урок на всю жизнь. Оговорки Макарова приняты во внимание не были, и из штаба флота – а в каких штабах не любят сообщений о победах? – во всеуслышание объявили, что «Константин» подбил турецкий броненосец. Некоторые газетчики сенсации ради тут же этот броненосец и потопили...

Макаров был представлен к внеочередному присвоению следующего звания капитана второго ранга (ото почти совпало с его днем рождения, что ж, быть в двадцать восемь лет в чине подполковника – честь немалая). Но очень скоро выяснилось, что «Махмудие» никакого повреждения не получил. Вышла очень неприятная история. Правда, командование флота никаких претензий к Макарову не предъявило, ибо при внимательном (запоздалом, к сожалению) чтении его рапорта становилось ясно, что командир «Константина» просто-напросто передал донесения командиров катеров. Однако будущие недоброжелатели будущего адмирала очень любили впоследствии вспоминать этот эпизод:

вот, дескать, за какие такие заслуги выскочка получил свои чины и ордена... А недоброжелателей этих находилось немало.

Впоследствии выяснилось, что одна из торпед, выпущенных с катеров, прошла мимо цели и, не разорвавшись, зарылась в прибрежный песок. Здесь ее нашли в неповрежденном виде. Вторая торпеда, как установила экспертиза, ударилась о толстую цепь, которой крепились бревна противоминного заграждения, поставленного вокруг турецкого броненосца. От сильного удара металлический корпус торпеды сломался, зарядная часть его ушла на дно, где и взорвалась. Взрыв произошел на таком расстоянии от броненосца, что не причинил ему существенного вреда. Атака не удалась, но ведь это было первое в мире боевое применение торпед. Турки встревожились чрезвычайно. Они усилили охранение гаваней,, отвлекая для этой цели от боевых действий множество судов. Каждую ночь их моряки несли изнурительные вахты. Уже это одно было безусловным успехом русского минного флота.

В то время сам Макаров нервничал необычайно. Конечно, в его рапорте нужно было сделать более определенные оговорки, конечно, надо строже относиться к донесениям командиров, вернувшихся из боевого дела: они возбуждены, взволнованы, они благополучно ушли из-под огня – как же им не верить в собственный успех?! Ну ничего, не в последний раз писать ему рапорты, впредь он никогда не поставит себя хоть в сколько-нибудь сомнительное положение. А теперь – немедленно в бой. Немедленно.

Макаров подает Аркасу план артиллерийского обстрела турецких портов орудиями «Константина». План смел и хорош, ничего не скажешь, однако слишком мало шансов, чтобы корабль и его командир вернулись из такого набега целыми и невредимыми. И Аркас отказывает. Он любит и ценит Макарова. Пожилой, опытный моряк, немало на своем веку повидавший, он, конечно, хорошо понимает побудительные мотивы подобных дерзновенных замыслов молодого командира: ему хочется выполнить какое-нибудь уж очень отчаянное дело... Ну ладно, как нельзя более кстати. И Аркас приказывает вызвать Макарова в штаб.

К началу зимы 1877 года в русско-турецкой войне наметился решительный перелом. 28 ноября после долгой осады капитулировала осажденная русскими крепость Плевна. Еще раньше в Закавказье был взят Карс – оплот турецких позиций в том районе. В декабре была освобождена София, на полях Болгарии в нескольких битвах турецкие войска потерпели сокрушительное поражение. Путь на Константинополь был

открыт. На Кавказе в начале января 1878 года русская армия готовилась к штурму сильно укрепленного Батума. На помощь своим сухопутным частям турки направили в этот порт боевые корабли.

...Макаров плотнее повязал накидку, поправил капюшон. Зима даже в этих субтропических широтах остается зимой. Ишь какой холодный ветер! Под ногами часто вибрировал настил мостика. Корабль шел полным ходом. Уже начинало смеркаться, а часа через два надо быть вблизи Батума. Сегодня предстоит горячее дело.

10 января 1878 года Макаров получил приказ: «Константин» должен отправиться к Батуму и попытаться отвлечь на себя внимание турецких кораблей. Этим преследовались сразу две важные цели. Во-первых, недавно вражеские броненосцы подвергли зверскому обстрелу Евпаторию, Феодосию, Анапу; командование опасалось, как бы подобные нападения не повторились. Во-вторых, демонстрация «Константина» у турецких берегов могла отвлечь неприятельский флот от обороны Батума.

Лучшим способом подобной демонстрации Макаров счел торпедную атаку вражеской эскадры, стоявшей в Батумской гавани. Операцию решено было провести ночью. (Потом Макаров шутил о собственной тактике: «Днем я вижу неприятеля далеко и имею много времени справиться или, лучше, убежать, ночью же они все от меня бегут, как от зачумленного».)

Поздно вечером 13 января «Константин» под прикрытием тумана скрыто подошел к Батуму. В половине двенадцатого два катера, вооруженные самодвижущимися минами, пошли в атаку. Погода к этому времени прояснилась, «свет луны и блеск снежных гор прекрасно освещали рейд», писал позже в своем донесении Макаров. Командиры катеров могли хорошо наблюдать цели. Атакован был сторожевой корабль, стоявший в гавани ближе всех к открытому морю. С небольшого расстояния катера выпустили торпеды. «Обе взорвались одновременно, – обстоятельно продолжал докладывать Макаров. – Слышен был энергичный взрыв... Затем слышен был сильный треск от проломившегося судна и глухие вопли и крики отчаяния многочисленной команды.

Пароход лег на правую сторону и быстро погрузился на дно с большей частью своего экипажа... До того, как скрылись мачты, прошла одна или две минуты». (Рапорт, как видим, отличается предельной пунктуальностью!)

Итак, свершилось! Вражеский корабль исчез в волнах непосредственно после удара макаровских катеров. Снова победное «ура!» звучит на палубе «Константина», снова

обнимаются и поздравляют друг друга моряки. Макаров молча смотрит с мостика на это торжество. Командир должен быть сдержан. Он не может размахивать фуражкой, как тот молодой мичман на юте, не может кричать во весь богатырский голос, как те матросы, что собрались в кучу около одного из минных катеров. Но он счастлив, как и они. Он улыбается в темноту и яростно теребит небритый подбородок, на котором не выросла еще знаменитая адмиральская борода. Победа. Победа!

Турецкий корабль «Итибах», потопленный в Батуме, оказался первой в мире жертвой торпедного оружия. О Макарове восторженно писали газеты, он получил множество приветствий и поздравлений. Трогательную телеграмму послал ему адмирал А. А. Попов: «Наконец-то полный успех. Позвольте считаться не учителем вашим, а учеником». Так у двадцативосьмилетнего капитана второго ранга Макарова появился первый ученик.

Эту свою долгожданную победу Макаров одержал, что называется, вовремя: через пять дней, а именно 19 января 1878 года, было подписано перемирие. Война окончилась. Авангард русских войск под командованием генерала Скобелева стоял в двух шагах от Константинополя. Султанская Турция была разгромлена полностью. И в этот момент Англия демонстративно ввела свою средиземноморскую эскадру в Мраморное море. В Лондоне приняли твердое решение свести до минимума результаты русских побед и сохранить от распада прогнившую Оттоманскую империю как потенциального противника России. Положение вновь обострилось, открыто уже говорили о возможной новой войне. Однако правительство Александра II не решилось идти на риск нового конфликта, этому мешали прежде всего внутриполитические трудности в стране. 19 февраля в нескольких верстах от Константинополя в местечке Сан-Стефано был подписан мирный договор. По условиям договора Россия возвращала себе часть Бессарабии и так называемую «Турецкую Армению», утраченные после неудачной для нас Крымской войны. В то же время была оговорена полная независимость Болгарии, Сербии и Румынии, все три государства получали значительные территориальные приращения. Это бескорыстное деяние русского народа, пролившего свою кровь ради низвержения янычарского деспотизма, создало России огромную популярность на Балканах. Память о русских воинах, павших в этой освободительной войне, свято сохраняется по сей день в социалистических республиках Болгарии, Югославии и Румынии.

Русско-турецкая война закончилась убедительной победой России на всех театрах. При этом следует иметь в виду, что по технической оснащенности турецкие вооруженные силы не

уступали русским, а подчас их превосходили. Так, турки были вооружены английскими и американскими винтовками более совершенного образца, нежели тогдашние русские. О военно-морских силах и говорить нечего. Однако именно на морском театре Россия добилась поразительных успехов. В сущности, оборонялся в этой войне сильнейший флот – турецкий, а слабый русский флот вел активное наступление. И было достигнуто это не только величайшей самоотверженностью наших моряков, но и смелым использованием новых тактических приемов.

Заслуги Макарова здесь исключительно велики. Правда, не его одного. Впоследствии Макаров стал столь крупной фигурой в нашей истории, что в тени его невольно скрываются другие имена. Дерзко, отчаянно действовали многие моряки, атаковавшие броненосцы с шестовыми минами или ходившие на кое-как вооруженных пароходах топить вражеские суда. Некоторые испортили себе репутацию в дальнейшем. Смелый командир минного катера Дубасов, воевавший на Дунае, гораздо более известен в чине адмирала, когда он очень далеко от моря, в Москве, подавлял рабочее восстание в 1905 году. Другой боевой лейтенант той войны, Зиновий Рожественский, обесславил свое имя в несчастном для России Цусимском сражении. От всего этого роль Макарова в войне порой невольно преувеличивается. Не стоит тут прибавлять, тем более что заслуг у него больше, и они серьезнев, чем у любого из его соратников.

Идея Макарова использовать средство дальнего действия (корабль) для доставки к месту сражения средства ближнего боя (катера) была абсолютно оригинальна, а кроме того, содержала в себе семена будущего развития. В зародыше здесь просматривается идея авианосца (отметим попутно, что техническая идея авианосного корабля была разработана впервые в России во время империалистической войны). Макаров оказался первым в мире военным моряком, применявшим торпеды – новый вид оружия, которое коренным образом повлияло на развитие флота в течение ста лет. Более того, он правильно угадал наиболее удачный способ запуска торпеды: выталкивание через трубу, этот принцип не изменился до сих пор. А самое главное – Макаров доказал на практике, что в морской войне даже сильнейший флот не способен создать полной блокады, продемонстрировал преимущество наступления над обороной.

На этом можно бы и закончить перечень макаровских заслуг. Однако нельзя не добавить, что в военной страде Макаров проявил самый благородный вид отваги – спокойное мужество. Он не вставал в позу на мостике, не пил чай (или не чай) под огнем, как поступали, славы ради, некоторые его современники.

Он делал дело и ради этого шел на самые рискованные предприятия. Только ради дела, ратного дела, которое ему было поручено. И если бы под огнем для такого же дела следовало бы выпить кружку чаю, Макаров спокойно бы осушил ее.

В развитии личности Макарова война сыграла огромную роль. Он полюбил маневр, атаку, наступление. Невольно при этом у него на всю жизнь осталось пренебрежение к обороне, к защитительным мерам, а порой даже недостаточная осмотрительность – за все это ему жестоко доставалось в жизни, и, в сущности, именно оттого так трагически нелепо оборвалась и самая его жизнь. Ну что ж, наши недостатки есть продолжение наших достоинств... И еще Макаров понял, прямо-таки проникся тем убеждением, что нет неодолимых преград и препятствий, что все они падут перед находчивым и смелым человеком. Воля его еще более окрепла, характер закалился, рука стала сильнее, взгляд тверже. Отныне он не смущался и не робел ни перед кем и ни перед чем. Робость ведь тоже бывает разная. Иной самый отчаянный сорвиголова теряется перед ничтожным канцеляристом. Водолаз может панически бояться высоты, альпинист – воды. В этом смысле мужество Макарова было всеобъемлющим.

Война окончилась, однако русская армия и флот по-прежнему оставались в боевой готовности. Англия и Австро-Венгрия боялись усиления русского влияния на Балканах, они под разными формальными дипломатическими предлогами добились того, чтобы окончательные условия русско-турецкой войны были обсуждены на конгрессе представителей великих держав. Дипломатия дипломатией, но Англия держала у входа в Черное море свою военную эскадру, а Австро-Венгрия сосредоточивала войска у границ России. В этих условиях русский флот готовился к новым боевым действиям с «владычицей морей» – Англией. Все ожидали, что вот-вот последует разрыв дипломатических отношений между Лондоном и Петербургом. Макаров в эти тревожные дни самым серьезным образом готовился к возможной войне. Теперь «вероятный противник» был самый что ни на есть грозный, но командир «Константина» робости не испытывал. Скорее наоборот. «Пароход в настоящее время совершенно готов к выходу в море, – сообщал он Аркасу 31 января и уже загодя спешил не опоздать к военным действиям. – ...Я был бы весьма счастлив получить разрешение выйти в крейсерство, как только будет объявлен разрыв, если бы мы вступили в войну с Англией. Я твердо уверен, что при нашей теперешней опытности мы можем безнаказанно сделать нападения на суда, стоящие в проливе...» Чего другого, но оптимизма Макарову было не занимать!

Новой войны, однако, не случилось. Правительство Александра II проявило явно недостаточную твердость в сложной обстановке и пошло на уступки. В июне был созван международный конгресс в Берлине. Здесь Россия потерпела поражение. Территория независимой Болгарии была сильно урезана в сравнении с сан-стефанскими условиями, за Турцией осталась часть Армянского нагорья и т. д. Зато большие выгоды за счет турецких областей получили не сделавшие ни одного выстрела Англия и Австро-Венгрия.

После окончания войны «Константин» был определен для перевозки частей русской армии с Балкан в порты Черного моря. Этим однообразным и скучным делом Макарову пришлось заниматься долго – почти год.

Один из таких рейсов неожиданно ознаменовался весьма существенным в его судьбе событием. Однажды среди пассажиров «Константина» оказалась молодая девушка Капитолина Николаевна Якимовская, которая вместе со своей семьей возвращалась в Россию из Европы. Девушка была красива, элегантна, обладала прекрасными манерами. Тридцатилетний капитан, отнюдь не избалованный женским обществом, влюбился в нее, как говорят, с первого взгляда, влюбился пылко и самозабвенно.

Целыми днями Макаров с неуклюжей галантностью водил свою изящную спутницу по кораблю, рассказывал ей про ночные атаки, про штормы и мели, про дальние страны и моря. Рассказчик он был хороший, да и рассказывать хватало о чем. Девушка внимала ему с живым любопытством, ахала, слушая страшные истории, звонко смеялась шуткам. Внимание знаменитого героя, о ком вокруг все столько говорили, было ей очень лестно. Женским чутьем она сразу уловила, что нравится капитану, и благосклонно принимала его не очень-то ловкие ухаживания. Когда Макаров, помогая ей спуститься по трапу, чуть задерживал ее руку в своей, она не спешила ее отнять. Если он что-то говорил, она внимательно смотрела в его оживленное лицо, улыбалась:

– Как это интересно!.. Да, да, вы совершенно правы...

И Макаров совсем потерял голову. Он был влюблен, счастлив, и ему казалось, что все вокруг счастливы и все любят его. Но Макаров оставался Макаровым во всех случаях жизни; даже влюбленный, он не утратил присущей ему смелости и быстроты в решениях и поступках: когда «Константин» подходил к родному берегу, его командир уже сделал предложение Капитолине Николаевне. Оно было принято. И в тот же день вечером жених снова ушел в море. «Служба», – сказали бы одни. «Долг», – сказал

бы Макаров.

Будущие супруги были людьми очень разными по воспитанию и биографии. Капитолина Николаевна выросла в родовитой, хотя и среднего достатка семье. Своей дворянской родословной очень гордилась, ревниво относилась ко всем сословным правилам и предрассудкам. Воспитывалась она в Бельгии, в иезуитском монастыре. Получила хорошее образование, но реальной жизни не знала совершенно. Все это было так несхоже с суровым жизненным опытом ее жениха!

Как бы то ни было, Макаров относился к невесте и предстоящему супружеству, по своему обыкновению, очень серьезно и преданно. Сохранилось несколько его писем той поры к Капитолине Николаевне. Они пространны, обстоятельны. В них мало интимности и нежных слов, что обычно составляет непременную принадлежность подобной эпистоляции. Впрочем, здесь следует внести некоторое уточнение: в письмах своих Макаров говорит о любви и даже довольно часто произносит это слово. Более того, говорит о любви темпераментно и страстно. Кто же предмет страсти? Очаровательная невеста? Нет. Без памяти влюбленный капитан посвящает самые пылкие, самые возвышенные строки своих жениховских посланий... кораблю, конечно!

Вот что пишет он о своей любви в одном из писем: «Без сомнения, можно ли не любить то, что любит вас, что сочувствует всякому вашему желанию? Нужно быть бесчувственным, чтобы не отвечать на любовь, – а что судно любит своего капитана, в этом не может быть никакого сомнения! Я в этом уверен, потому что чем же, как не любовью, объяснить себе эту всегдашнюю послушность и эту всегдашнюю покорность?! Я, по крайней мере, горячо люблю свой „Константин“, и мне дорого все, что на нем есть!» И далее в другом письме: «Я не в силах передать тебе, что такое для меня мой пароход! Нужно быть командиром, нужно столько же раз быть в опасности, чтобы понять всю глубину этих чувств!» И наконец, в третьем: «Работа – это моя лучшая и всегда неизменная подруга, я всегда находил в ней утешение».

В этих восторженных словах и в этих серьезных чувствах – весь Макаров той поры. И даже будущее его проглядывается: и о главной любви в жизни (корабль), и о лучшей и неизменной подруге (работе). Так оно и вышло. Но об этом далее.

Макарову пришлось пробыть в женихах довольно долго, почти полтора года. Это было даже больше, чем требовали самые строгие матримониальные обычаи. Однако его никак нельзя обвинить в промедлении или колебаниях по поводу своего решения – на Подколесина, героя гоголевской «Женитьбы»,

бравый капитан второго ранга совсем не был похож! Впрочем, столь же мало походил он и на романтического влюбленного, этакого прутковского барона фон Грюнвальдуса. Крепкая мужицкая практичность не оставила его даже в пору сердечной страсти.

Он писал своей невесте: «Если я теперь вернусь в Петербург, со мной будут говорить и меня будут слушать, как человека, вернувшегося с войны, но если я после „Константина“ женюсь, а потом уже приеду в Петербург, то на меня будут смотреть, как на человека, вернувшегося после voyage of pleasure [увеселительной поездки] , и никто о деле говорить не станет. Будут только приятно улыбаться и думать в душе, что „весьма натурально, у него на уме молодая жена, а не миноносные лодки...“ Наивная, конечно, „хитрость“, но уж очень „макаровская“! Главное – это дело. Долг.

А отвлекало его от брачного венца много дел. Несколько месяцев ему пришлось пересекать Черное море, перевозя войска и грузы. Он ездил в Петербург и выступал в Кронштадте перед офицерами с докладом об опыте своих минных операций. Наконец в 1878 году произошел его разрыв с адмиралом Поповым.

После войны Макаров ожидал нового назначения. Попов предложил ему весьма лестный пост: стать командиром строившейся царской яхты «Ливадия». Яхта эта была спроектирована круглой, по образцу двух уже существовавших «поповок». И тут Макаров отказался. Попов вспылил, и между ними произошел разрыв. Причины его точно не известны, но из некоторых глухих намеков самого Макарова и свидетельств современников можно сделать достоверное предположение. Минувшая война ясно показала, что эксперимент с круглыми судами был ошибочным. Убедившись в этом, Макаров не хотел компрометировать свое имя участием в заведомо неудачном предприятии. Принять такое решение было нелегко, еще тяжелее – выполнить его. Но Макаров остался тверд. Позже он заметил: «Попов был в то время в большой силе, и я благодаря моему отказу много потерял».

Да, действительно, Макаров кое-что потерял в своем продвижении по службе. Зато гораздо более приобрел. А приобрел он полную независимость суждений и самостоятельность в выборе пути.

2 ноября 1879 года Макаров обвенчался с Капитолиной Николаевной. Произошло это в Одессе, в морском соборе. На рейде как свидетель стоял верный «Константин».

Макаров был счастлив. Он обожал свою жену, он верил в

свою звезду. Он не сомневался, что преодолеет все препятствия, которые посылает ему своенравная судьба.

Каспий и Босфор

Темно-синее Каспийское море лениво шевелит валами. Знойный летний полдень. Отвесные лучи солнца палят нещадно. На небе ни облачка. Покачиваясь на мертвой зыби, медленно ползет самоходная баржа, оставляя за собой длинный хвост черного дыма. Баржа старая, много повидавшая на своем веку. Скрипят деревянные борта, натруженно пыхтит паровая машина. На палубе бочки, тюки, прикрытые грязным брезентом. Людей не видно, только на тесном мостике двое. У руля, расставив ноги, застыл здоровенный коренастый детина, загорелый дочерна. На скуле сквозь дубленную ветром и солью кожу темнеет синяк: видимо, неплохо гульнул вчера в Астрахани перед отходом... Рядом стоит рослый, ладно скроенный человек в офицерской фуражке и белом кителе. Китель расстегнут, одна пуговица на нем оборвана, грудь и рукава измазаны в масле. Офицер не отрываясь смотрит в бинокль на едва виднеющийся впереди низкий берег. Черный бинокль так горяч, что хочется подуть на пальцы. Офицер отвел окуляры от глаз (глаза красные, воспаленные). Хриплым, резким голосом приказал:

– Два румба вправо! Так держать.

Круто повернулся и ушел в надстройку, согнувшись в три погибели перед низкой дверью. Из носового люка на палубу поднялся немолодой матрос, спросил рулевого:

– А где их высокоблагородие?

– Там он, – кивнул затылком тот.

Матрос почтительно постучал в дверь и, услышав отрывистое «да», всунул внутрь голову. В крошечной каюте было душно, как в преисподней. Высокий человек, раздевшись по пояс, сидел за столом, заваленным бумагами.

– Степан Осипович, так что, прикажете обедать?

– Погоди. Через двадцать минут.

И Макаров снова погрузился в бумаги.

* * *

Вот уже второй месяц служит он на Каспии. А ведь так недавно совсем иные декорации окружали его! Героя войны радушно принимали во всех канцеляриях и салонах Петербурга. Ему был пожалован чин флигель-адъютанта – (это почетное звание давалось особо отличившимся обер-офицерам, они становились – теоретически, конечно, – порученцами самого

императора; генералы в подобном случае получали звание генерал-адъютанта). Он был причислен к так называемому «гвардейскому экипажу», то есть к морской гвардии. «За труды при перевозке войск из портов Мраморного моря и Бургаса в Россию» (так формулировал высочайший приказ) его наградили орденом Станислава второй степени. Наконец 1 декабря 1879 года он был назначен начальником отряда миноносок на Балтике. Казалось, чего бы еще? А впереди соблазнял большой отпуск и свадебное путешествие в Италию, о котором будущие супруги договорились заранее.

Но Макаров не поехал в свадебное путешествие. Недолго довелось ему и вкушать столичные удовольствия. Средиземному морю он предпочел Каспийское. И не ради морских купаний или ловли осетров. В раскаленных степях закаспийской пустыни началась война. И он решил, что место его там.

Уже к началу XVIII столетия на территории Средней Азии многочисленные феодальные государства и владения, раскинувшиеся на гигантских пространствах от туранских степей до Памира, переживали глубокий экономический упадок. Кровавые междоусобицы местных князьков разоряли среднеазиатские народы, втягивали их в нескончаемые межплеменные войны. Процветали рабство и работорговля. По караванным тропам отправлялись печальные вереницы невольников в афганские, персидские и турецкие владения. В XVIII веке китайские отряды постоянно вторгались в Среднюю Азию, грабя и облагая данью население. В XIX веке британские колонизаторы, захватив Индию до южных отрогов Гималаев, уже протягивали свои щупальца далее на север.

В этих условиях народы Средней Азии нередко добровольно изъявляли желание принять русское подданство. Разумеется, царизм, выражая интересы буржуазии, стремился захватить новые рынки сбыта и источники сырья. Разумеется, российский и международный капитал преследовал здесь лишь собственные своекорыстные интересы. Однако в целом несомненно, что для среднеазиатских народов присоединение к России имело положительное значение. Прекращались междоусобные войны и беззастенчивый произвол крупных и мелких феодалов, уничтожались рабство и работорговля, а рабы немедленно получали свободу. Остальные районы Средней Азии втягивались в общую хозяйственную жизнь экономически более высокоразвитой России, приобщались к передовой русской культуре.

Объективно положительное значение этого процесса было отмечено основоположниками марксизма. Фридрих Энгельс, в

частности, писал, имея в виду именно описываемые события: «...Россия действительно играет прогрессивную роль по отношению к Востоку... Господство России играет цивилизаторскую роль для Черного и Каспийского морей и Центральной Азии»[8].

В середине XIX века к России были присоединены Хивинское, Бухарское и Кокандское ханства. В 70-х годах началось продвижение русских отрядов в Закаспийский край, населенный туркменами. Разнообразные связи между Россией и туркменскими племенами относятся еще к XVII веку. К XIX веку эти связи становятся все более постоянными и прочными. В середине столетия около 115 тысяч прикаспийских туркмен добровольно приняли русское подданство. Закрепление России в этом пустынном районе имело, помимо прочего, и большое стратегическое значение ввиду обострившихся русско-английских отношений. Британские агенты провоцировали господствующие слои некоторых туркменских племен на выступление против России и среднеазиатских народов, вошедших в ее состав.

Только феодальная верхушка племени текинцев, получая военную помощь от Англии, оказала вооруженное сопротивление России. Феодалам удалось повести за собой подвластное им население. В 1879 году войска текинцев нанесли поражение экспедиционному отряду генерала Ломакина. В Лондоне известие об этом было встречено с восторгом. Английские власти в Индии и Афганистане получили указание усилить антирусскую деятельность в Средней Азии. В этих условиях в Петербурге было решено ускорить события. Срочно началась подготовка к новой военной экспедиции в глубь Закаспия. Во главе войск был назначен генерал Михаил Дмитриевич Скобелев.

В Средней Азии войскам под командованием Скобелева предстояло преодолеть без малого пятьсот верст по безлюдной, выжженной солнцем пустыне: от Красноводска до современного (Ашхабада. Дорог не было. Снабжение могло поступать только морским путем из Астрахани. Скобелев внимательно изучил причины поражения отряда генерала Ломакина. Оказалось, что решающая из них – это плохое обеспечение тыла. Главным противником русских войск стали болезни, вызванные недостатком пищи и воды, а также нехватка боеприпасов и снаряжения. Итак, для успеха наступления в глубь пустыни необходимо было прежде всего наладить бесперебойное снабжение по морю. И тогда Скобелев предложил Макарову стать во главе всей морской части в предстоящей военной экспедиции (она получила название Ахал-Текинской). Знаменитый генерал познакомился с Макаровым уже после окончания военных

действий, во время эвакуации русской армии с Балкан. Энергия и распорядительность командира «Константина» привлекли внимание Скобелева, ему вообще импонировали люди боевые, решительные.

Макаров принял предложение не колеблясь. Ничто в мире не было для него желаннее, чем участие в трудных и опасных предприятиях. Кроме того, он почитал для себя честью служить под началом у такого видного генерала, как Скобелев. 1 мая 1880 года Макаров уже прибыл на Каспий. «Начальнику морской части вменяется в обязанность наблюдать за всеми морскими средствами, как назначенными в мое распоряжение от Морского министерства, так и наемными. Все распоряжения о работах и посылке судов делаются через флигель-адъютанта Макарова» – так определялись его обязанности приказом от 23 мая.

Для успешного продвижения русских войск началась постройка Закаспийской железной дороги. Четыре сотни верст от Красноводского залива до Кзыл-Арвата. Через безлюдную пустыню.

В Астрахань поступали рельсы, шпалы, подвижной состав. Как переправить их через море на зыбких суденышках? К тому же осенью и зимой на Каспии часто свирепствуют жестокие штормы.

Обязанности эти были многотрудными и весьма прозаическими. В сущности, Макаров занимался хозяйственно-организационной работой в самом буквальном смысле этого скучного определения. Великое множество грузов предстояло перевезти через Каспий. Грузы были опасные (боеприпасы, нефть), были хрупкие (локомотивы, вагоны), одни боялись влаги (зерно, порох), другие – жары (рыба, мясо). Все эти перевозки не представляли бы непреодолимых сложностей, если бы в распоряжении Макарова имелись хорошие суда. А у него оказались... Нет, Макаров никогда не сквернословил, поэтому нелегко ему было выразить свое отношение к тем ужасающим посудинам, какими ему пришлось командовать.

Он увидел баркасы, которые, возможно, могли рассказать о Стеньке Разине, если бы заговорили. Небольшие парусные шхуны более походили на пиратские корабли, их команды состояли из самого последнего портового сброда, и нравы их были истинно пиратскими. Впрочем, имелось и несколько современных пароходов и грузовых барж. Но их было немного. А основной его «флот» (кавычки здесь как нельзя более уместны) состоял из ста парусных шхун, что могли принимать на борт сто-двести тонн груза или чуть больше. И всю эту разномастную армаду необходимо было подчинить своей воле, заставить работать слаженно и энергично.

Все это далось Макарову ох как нелегко! Он распекал капитанов, приучая их к порядку, сажал на гауптвахту разболтанную матросню, грозил судом жуликоватым гешефтмахерам, крутившимся вокруг выгодных военных подрядов. Бывало, что он сам вел баржу через море, когда требовалось срочно прибыть в какой-нибудь каспийский порт. А порты, боже, какие это были порты! Там не имелось ни причалов, ни пирсов, ни оборудования. Как прикажете выгружать многотонные локомотивы? Но приказывать приходилось... И вот Макаров исследует фарватеры заливов, выбирая удобные места для выгрузки, чертит планы причалов, намечает помещения для складов. И так каждый день. И испепеляющее солнце над головой.

Исполнять «просто так» свои обязанности Макаров не мог. Вот, скажем, простейший груз – шпалы. Их по обыкновению укладывали в трюм судна параллельно бортам. И однажды в шторм судно, перевозившее шпалы, развалилось на куски. Почему, задумался Макаров. Причина выяснилась скоро: слабые деревянные борта сломались под тяжестью шпал во время качки.

Таких слабоватых судов у Макарова было множество, а шпалы возить надо, и много. Тогда он решил класть лес «стыками в разгон», то есть поперек трюма от борта к борту, как бы подпирая грузом борта, в этом случав баржа представляла собой сплошной кусок дерева. Идея оказалась удачной, суда с лесом более не разбивались. Примеров такого рода можно привести множество, но это было бы скучно. Во всяком случае, Макаров доказал, что может исполнять любую службу, даже такую неблагодарную, какая выпала здесь на его долю.

Тем временем русские войска продвигались вперед. В пустыне начались бои. Разумеется, Макаров не мог не рваться в действующую армию. Правда, война шла среди песчаных барханов, то есть в среде, полярно противоположной морской стихии. Изобретательный Макаров, однако, нашел здесь выход. В его распоряжении имелось несколько военных катеров, вооруженных легкими пушками и картечницами. Поскольку никаких военных действий у морского побережья не велось, Макаров приказал снять орудия и сформировать батарею из моряков. Сам о н предполагал стать во главе этого импровизированного отряда морской пехоты.

Командование идею создания батареи одобрило, особенно его привлекали картечницы как эффективное оружие против конницы – напомним, что пулеметов тогда не было. Однако Макарову в поход пойти не разрешили. И он скрепя сердце продолжал заниматься перевозкой шпал и муки. А вести, получаемые от морской батареи, были для него как нельзя более

соблазнительными: моряки шли в авангарде скобелевских войск, неоднократно отражали атаки лихих текинских всадников, приняли участие в победном штурме Геок-Тепе, твердыни Ахал-Текинского оазиса. Из 28 матросов, посланных Макаровым в поход, каждый третий был ранен, а двадцать пять награждены Георгиевскими крестами.

Тут самое время поспешить с необходимой оговоркой. Макаров в этом походе исполнял свой долг солдата, как он его понимал. И только. Военному человеку – так его воспитывали – полагается сражаться, а не рассуждать. К тому же он был еще сравнительно молод. Позже, приобретя большой гражданский и государственный опыт, Макаров уже понял необходимость «рассуждать». И не раз входил в конфликт с начальством из-за собственных «рассуждений».

Об этом будет рассказано в свое время. Здесь же следует со всей энергией подчеркнуть, что, участвуя в колониальной экспедиции царизма, Макаров, как и большинство рядовых солдат и младших офицеров, не запятнал себя ни единым расистским высказыванием или жестокостью. Ему была свойственна общая черта передового офицерства старой русской армии: уважение к другим народам, их нравам и обычаям, даже если доводилось встретиться с этими народами на поле брани.

Железная дорога строилась с невиданной для того времени быстротой, однако строители, конечно, не могли поспеть за стремительным продвижением армии. Основные перевозки осуществлялись, как и тысячу лет назад, на верблюдах. Войска располагали тридцатью тысячами верблюдов. Бедным животным пришлось тяжело – почти половина их пала от непосильного даже для них труда. Скобелев интересовался, нельзя ли попытаться доставлять грузы по реке Атрек, протекающей вдоль южной границы Туркмении. Макарову было приказано исследовать реку.

Атрек, как и все среднеазиатские реки, сбегает с гор, рождаясь от таяния снегов. Течение ее быстрое, своенравное, она прихотливо извивается, вырвавшись на равнину, часто меняет русло. Атрек никуда не впадает: около самого Каспия вся вода расходится по арыкам на орошение полей. Итак, путешествие по воде пришлось начать с помощью... верблюдов! Паровые катера волоком протащили на катках несколько верст, пока наконец не достигли более или менее полноводного русла. Верблюдов отпрягли, катера подняли пары – пошли! Но продвижение в глубь материка оказалось немногим быстрее верблюжьего шага. Фарватер реки был невероятно извилист: Макаров подсчитал, что 10 верст по прямой вдоль береговой линии соответствовали 35 верстам движения по воде. К тому же путь преграждали мели,

перекаты, пороги. Порой русло реки сужалось почти до двух саженей (около четырех метров), и вода с бешеной скоростью неслась в теснине. Не раз приходилось вытаскивать катера на прибрежную гальку, и моряки превращались в бурлаков. А ведь шла война и за каждым поворотом реки, за каждой скалой могла поджидать вражеская засада...

Но Макарова уже ничто не могло остановить. Как всегда, он увлекся порученным делом. Когда на привалах экипажи катеров в самом прямом смысле слова валились с ног, истомленные жарой и физическим напряжением, Макаров с группой добровольцев (и с оружием в руках) отправлялся на осмотр близлежащей местности. И что же – ему удалось обнаружить нефтяные источники. Увлекающийся человек, он тотчас же загорелся планами разработки и использования нефтяного топлива кораблями русского флота на Каспии. Никакого практического применения его идеи впоследствии не получили (запасы нефти того не стоили), зато случайное событие натолкнуло Макарова на изучение нефтяного дела для нужд флота. И в дальнейшем он неоднократно возвращался к этой проблеме.

На триста верст поднялась экспедиция вверх по Атреку. Наконец никакое продвижение вперед сделалось невозможным. Оказалось, что речной путь для снабжения армии создать нельзя. Ответ на этот вопрос и должен был дать Макаров. Он не ограничился одной лишь своей непосредственной задачей. По возвращении из экспедиции, продолжая неустанно хлопотать об организации армейских перевозок, он ухитрился найти время и составить подробное естественно-географическое описание реки Атрек. Этот труд не стал сколько-нибудь заметным явлением в русской науке, да и в биографии самого Макарова остался лишь незначительным эпизодом. Впоследствии ему довелось создать несколько выдающихся исследований о морях и океанах. И своенравная азиатская река дала ему первый опыт в этом деле.

Катера были отведены в Красноводский залив. Здесь они стояли без дела – ведь совершать рейсы через Каспийское море эти маленькие суденышки не могли. Макаров не терпел праздности – ни в себе, ни в окружающих. И он нашел катерам и их экипажам практическое применение, причем весьма остроумное. В Красноводске наблюдалась нехватка пресной воды. Кругом пустыня. И порой обыкновенная питьевая вода становилась дороже всего на свете. Недаром говорят древнейшие обитатели пустыни – арабы: где кончается вода, там кончается и земля. Так вот Макаров приспособил катера, имевшие паровые машины, для... опреснения морской воды! Дело было полезное, а кроме того, его более не раздражал вид бездельничающих

экипажей катеров. Зрелища этого Макаров просто не переносил...

К весне 1881 года сопротивление текинцев было сломлено. Русские войска продвинулись до Ашхабада – в то время это был бедный аул с двумя тысячами жителей. Макаров выполнил свою задачу, и уже в мае его вновь отозвали в Петербург.

Известно немало самых лестных высказываний Скобелева о Макарове. Прощаясь, генерал обменялся с ним Георгиевским крестом. Через год Скобелев (ему не было еще сорока лет) внезапно скончался при неясных обстоятельствах в московской гостинице. Макаров тяжело переживал эту смерть и дорожил скобелевской реликвией. В день своей гибели Степан Осипович носил этот крест на своем адмиральском кителе...

Макаров возвратился в Петербург в начале лета. По сравнению с прошлогодней осенью отношение к нему «в сферах» не потеплело: по-прежнему сказывалось его расхождение с адмиралом Поповым. Кстати, за свою тяжелую службу на Каспии он не получил никакого повышения – для самолюбивого и честолюбивого Макарова это значило немало. Он ждал нового назначения. В то время русский флот энергично пополнялся новыми кораблями, поэтому Макаров имел все основания надеяться стать командиром одного из них – кому не хочется самостоятельной деятельности? К тому же звезда адмирала Попова стала клониться к закату: новый царь Александр III не поддержал (в отличие от своего отца) оригинальных кораблестроительных идей своенравного адмирала, и строительство круглых «поповок» прекратилось. Принципиальность Макарова, стоившая ему что-то вроде «опалы», обернулась (как это обычно и бывает в жизни) к его же пользе: теперь он, по крайней мере, не отвечал за сомнительные эксперименты в судостроении.

Как бы то ни было, но Макаров получил назначение самое неожиданное. Видно, судьба никак не хотела отлучать его от южного солнца: 27 октября 1881 года Макаров оказался в столице того государства, против которого он недавно сражался – в Константинополе. Макаров сам добивался этого назначения. Он смертельно устал от службы на Каспии и хотел отдохнуть. Он имел на это право и не считал нужным скрывать своих намерений. Просьбу Макарова удовлетворили, и он поступил в распоряжение русского посла в Константинополе.

После военного поражения султанская Турция превратилась в полузависимую страну. Великие европейские державы открыто вмешивались во внутренние дела одряхлевшей феодальной империи. Одним из внешних признаков неполной самостоятельности Турции служил тот факт, что в столице стояли

на рейде иностранные военные корабли – так называемые стационеры. То были не просто гости, наносившие визит вежливости. Согласно дипломатическим узаконениям на стационер и его команду распространялись определенные привилегии и права, его подчиненность местным властям была весьма ограниченной. Среди прочих в Босфоре стоял русский стационер «Тамань». Командиром его и был назначен Макаров. По-видимому, в Петербурге не случайно избрали на этот пост боевого командира, столь досадившего туркам во время минувшей войны. В дипломатии ведь все имеет свое значение: и марка вина, наливаемого камер-лакеем в бокал, и марш, которым встречают именитого гостя, и множество иных мелочей, порой самых курьезных. В переводе с дипломатического языка на военный назначение Макарова расшифровывалось так: русским стационером в турецкой столице командует офицер, топивший ваши суда, помните об этом и имейте в виду…

Новое макаровское назначение считалось весьма почетным: ведь оно было в какой-то мере дипломатическим представительством. Командир стационера прибыл в Константинополь с супругой: ему предстояло жить здесь долго, и не просто жить и командовать кораблем, но и, кроме того, вести светскую жизнь – посещать официальные приемы, дипломатические рауты и т. п. Недаром получить такого рода должность считалось делом столь же почетным, сколь и приятным.

Макаров провел в Константинополе меньше года. И по возвращении на родину он привез с собой крупное научное открытие.

Босфор, одна из древнейших акваторий человеческой цивилизации, окутан множеством исторических преданий и легенд, где реальность причудливо переплетается с фантазией. В частности, среди местных моряков и рыбаков издавна существовало поверье, что в этом узком проливе имеются два течения: поверхностное – из Черного моря в Мраморное и глубинное – в противоположном направлении. Об этом Макаров услышал сразу же по приезде в Константинополь.

Таинственная та проблема не могла не заинтересовать его. И не только в силу присущей ему природной любознательности. Макаров был не просто любознательным, но и глубоко практичным человеком. Как и всякий талантливый и сильный практик, он не любил и не позволял себе созерцательной наблюдательности, его не влекли абстрактные туманности познания, если он не видел способа их практической реализации. И в этом была его сильнейшая сторона как военачальника,

администратора, ученого. Его неиссякаемая энергия и воля направлялись к цели с прямотой и всепроникающей силой лазера. Да, в зрелом возрасте Макаров проявлял слабый интерес к искусствам, философии, отчасти и к гуманитарным занятиям вообще. Что ж, каждому свое. И к чести Макарова укажем, что, не интересуясь искусством и философией, он никогда и не позволял себе высказываться по этим проблемам – черта, которой были лишены многие люди его положения и ранга.

Итак, таинственная история с двумя течениями в Босфоре заинтересовала Макарова отнюдь не из любви к шарадам и ребусам. Босфор... Тонкая щель между двумя континентами... Узкое горло Черного моря. Через эту тонкую воронку вытекал поток русской пшеницы – миллионы пудов экспорта ежегодно! Отсюда же не раз вторгались или угрожали вторжением враждебные эскадры. Огромное стратегическое значение пролива сразу бросается в глаза, стоит лишь взглянуть на карту. А Макаров был прежде всего человек военный. Он помнил, как в тревожное лето 1878 года русский Черноморский флот ожидал вторжения английской эскадры адмирала Хорньи. В штабе флота в спешке и в глубокой тайне составлялись планы минирования черноморских гаваней – что еще, кроме мин, могли тогда противопоставить русские моряки британским броненосцам? И разумеется, прежде всего в штабе мечтали заминировать Босфор, разом закрыть дверь в черноморские воды. В те дни Макаров на «Константине» напряженно ждал известий. В его сейфе уже лежал боевой приказ на случай войны: «Вы должны быть всегда готовы приступить к исполнению возложенного на вас поручения немедленно по получении на то приказания. По окончании поставки мин или в случае преследования все более сильным неприятелем вы имеете отправиться в один из русских портов, по вашему усмотрению». Он-то был готов «приступить к исполнению», да как это сделать?.. Посоветовать ему не мог никто.

В то время существовали только так называемые якорные мины: на дно укреплялся якорь и мина подвешивалась на тросе определенной длины (в соответствии с глубиной акватории). Ясно, что скорость и направление течения имели в этих условиях большое значение. Так что слухи о двух течениях в Босфоре не могли не заинтересовать Макарова самым серьезным образом. По своему обыкновению он взялся за дело тотчас же. Прежде всего он, естественно, изучил лоции (то есть руководства для плавания по морям). Уже 1 декабря он доложил своему непосредственному начальнику – главному командиру Черноморского флота адмиралу А. А. Пещурову про слухи о двух течениях в проливе и о

том, что «в лоциях не существует по этому поводу никаких указаний» и он поэтому намерен исследовать проблему на месте.

Макаров стал расспрашивать местных жителей, но они ничего достоверного не могли ему сообщить. Иностранные моряки, долго плававшие в тех местах, единодушно отвечали на его расспросы, что два течения в Босфоре – это сказки. Тогда командир «Тамани» принялся за изучение специальной литературы. В старых книгах имелись сообщения о двух противоположных потоках в проливах и даже приводились соответствующие доказательства. Ученые – современники Макарова держались, однако, противоположного мнения. Английский капитан и гидролог Спратт, исследовавший Босфор в 1870 году и издававший его карты, решительно утверждал, что никакого нижнего течения в проливе нет. Мнение Спратта считалось последним и авторитетным приговором науки.

Чем более сложной была задача, тем больший интерес к ее решению проявлял Макаров. Так случилось и на этот раз. Пользуясь непривычно спокойной обстановкой своей новой должности, он начал производить в Босфоре опыты. Никакого специального оборудования или приборов для этой цели на «Тамани» не имелось, «...я не рассчитывал изучать течение в Босфоре, – рассказывал впоследствии Макаров, – а поэтому не только не был должным образом знаком с литературою предмета, но и не запасся соответствующими инструментами». Действительно, в Константинополе трудно было достать необходимые для работы книги. Макаров знал, что еще в 1681 году в Риме было издано (по-латыни) сочинение итальянского ученого с характерным для своего времени заглавием: «Наблюдение над Босфором Фракийским, или проливом Константинопольским, изложенное в письме ее святейшему королевскому величеству Христине, королеве шведской, Луиджи Фердинандом Марсальи». Ровно за двести лет до Макарова итальянец обнаружил два течения в Босфоре. Точка зрения Марсальи была известна ученым, но не признавалась ими.

Макаров очень хотел ознакомиться с самим оригиналом. Сделать это оказалось, однако, непросто, книга была редкой. Командир стационера воспользовался своей причастностью к дипломатической службе и через посольские каналы навел розыск. Книга отыскалась, и вот Макаров читает ее. Читает медленно, поминутно заглядывая в словарь, с трудом продираясь сквозь витиеватую средневековую словесность. Вскоре стало ясно: сочинение старого ученого мало могло ему помочь, ибо очень уже изменился за два века метод научных исследований и доказательств.

Если книги хоть и с грехом пополам удавалось достать, то с приборами дело обстояло куда хуже. Кое-что Макаров сумел исхлопотать в Николаеве, где находилась база Черноморского флота: ему доставили батометр, ареометр и несколько других инструментов для изучения удельного веса, температуры и солености воды. Но этих приспособлений было недостаточно для исследований широкого масштаба. А где взять их? Ведь не покупать же в константинопольском магазине! Турки не хуже Макарова понимают стратегическое значение пролива, и их контрразведка не замедлила бы поинтересоваться: зачем это специалисту по минному делу изучать босфорские воды? Итак, измерять скорость течения было нечем. И тогда Макаров... изобрел необходимый ему прибор. Для описания его предоставим слово самому конструктору: «Сделанный мною инструмент для определения скорости течения на глубине весьма удался, он заключается в винте, вращающемся от действия течения. При каждом обороте винта колокольчик, привязанный к нему, делает один удар, и таким образом на поверхности можно считать, сколько оборотов делает винт, а следовательно, знать скорость течения.

Первоначально мы могли слушать удары колокольчика только на глубине не более 5 сажен, но затем, когда инструмент был улучшен и найден прекрасный способ выслушивания ударов из кормового трюма, то число оборотов можно было считать даже у самого дна пролива на глубине 22 сажен».

Командир «Тамани» приступил к практическому изучению Босфора, не дожидаясь, пока у него появятся все необходимые приборы и книги. Метод исследований, найденный им, был весьма интересным и, как часто бывает в подобных случаях, весьма несложным. На самой обыкновенной шлюпке Макаров с несколькими офицерами и матросами выходил на середину пролива. На глубину опускался обычный бочонок, наполненный водой. Гребцы убирали весла и... И открывалось поразительное явление: шлюпка с опущенным грузом шла против видимого течения! Поверхностный слой воды увлекал ее в сторону Мраморного моря, но бочонок попадал в нижнее течение и служил своеобразным подводным парусом, двигая шлюпку в обратном направлении.

Итак, два течения в Босфоре существовали. Однако пока это была еще гипотеза, предположение, а не научно установленный факт, и Макаров прекрасно понимал, что работа только началась. Для того чтобы сделать научно обоснованный вывод, следовало провести большое число подобных опытов, исключающих всякую случайность. А раз так – вперед, за дело, засучив рукава!

Как обычно, энтузиазм Макарова увлек окружающих. Весь экипаж «Тамани» не за страх, а за совесть помогал своему командиру. 22 января 1882 года он сообщал в Петербург, что им «сделано уже до 500 наблюдений над верхним и нижним течениями». Одновременно изучались плотность и соленость воды, температурный режим и т. д.

Таков был размах исследований!

Позже Макаров рассказывал о своей работе на Босфоре:

«Аппетит приходит во время еды», – говорят совершенно справедливо французы. Когда я убедился, что нижнее течение существует, то захотелось точно определить границу между ним и верхним течением. Когда сделалось очевидным, что граница эта идет по длине Босфора не горизонтально, а с некоторым наклонением к Черному морю, захотелось выяснить этот наклон, наконец захотелось выяснить подмеченные колебания границы между течениями, в зависимости от времени года и дня, от направления ветра и пр. Точно так же было интересно определить относительную скорость течения на разных глубинах и распределение воды по удельному весу.

Одно наблюдение вызывало другое, и в сумме к концу моего командования, т. е. к осени 1882 г., накопился довольно большой, хотя и весьма разбросанный материал...»

Работа осложнялась тем, что Макаров не имел никаких официальных поручений и разрешений для такого рода работы. А турки весьма подозрительно наблюдали за кораблем своего недавнего военного противника и частыми шлюпочными прогулками его командира. В этих условиях проводить дальнейшие опыты на шлюпках было рискованно и, кроме того, крайне неудобно. К несчастью, «Тамань» стояла далеко от фарватера, а менять место стоянки без разрешения турецких властей стационеры не имели права.

И тут Макарову помог случай. Однажды в Константинополь пришел английский корабль и отдал якорь около той бочки, у которой стояла «Тамань». Макаров схитрил. Он не препятствовал англичанам стать рядом (хотя имел на это право). А потом приказал поднять якорь и перевести стационер на другое место – как раз на середину фарватера! Представителям турецких властей, которые не замедлили потребовать у него объяснений, Макаров заявил, что он не может стоять с другим судном около одного мертвого якоря, этим, мол, и вызвана перемена места его стоянки. На всякого рода переговоры по этому поводу ушло около пяти дней. Все это время Макаров потратил на опыты, которые проводились теперь в гораздо более благоприятных условиях, чем раньше на шлюпках. Когда русский стационер должен был

наконец покинуть средину фарватера, материал многочисленных исследований позволил сделать твердое заключение: да, в Босфоре на разных уровнях существуют два противоположных течения.

Весну и лето Макаров провел в энергичных трудах. Как всегда, его хватало и на другие дела. Он написал несколько объемистых записок о способах ремонта кораблей, о боевой подготовке экипажей и т. п. А кроме того, он был мужем молодой красивой женщины – положение, обязывающее ко многим хлопотам. Макаров и его элегантная супруга регулярно посещали приемы и рауты, на которые так богат дипломатический быт. Капитолина Николаевна пользовалась неизменным успехом – светская жизнь оказалась истинной ее стихией. Да и Макаров, хоть стихия его была совсем иная, тоже умел себя показать. Он прослыл хорошим рассказчиком, остроумным собеседником, свободно объяснялся на нескольких европейских языках. В семье Макаровых появился уже первый ребенок, дочь Оленька – предмет восторженного обожания отца.

Судьба улыбалась молодому подполковнику. Впрочем, и в чинопроизводстве он тоже шагал вверх довольно бодро: уже в тридцать три года ему довелось стать полковником.

В январе 1882 года по флоту был отдан приказ. Под номером 48 значились три короткие строчки:

«Производится:

По линии: из капитанов 2-го ранга в капитаны 1-го ранга

Флигель-адъютант Макаров 2-й».

(В ту пору в русской армии и на флоте было принято однофамильцев именовать с порядковыми номерами, причем первый номер давался старшему по службе.)

6 сентября 1882 года «Тамань» бросила якорь в Николаеве: служба Макарова в Константинополе завершилась, его отзывали в Петербург. Он сдал командование, с этой целью был произведен смотр вверенному ему кораблю. Результаты смотра отражены были в приказе по Черноморскому флоту: «Главный командир Черноморского флота и портов, произведя вчерашнего числа смотр возвратившегося со станции в Константинополе пароходу „Тамань“, нашел его по внутренней чистоте и порядку в отличном состоянии, команда отличалась бодрым и здоровым видом, претензий не оказалось... Работы производились вполне отчетливо, с полным усердием, знанием дела и без малейшего шума и замешательства. Оставшись вполне доволен этими результатами, его превосходительство изъявляет свою признательность командиру парохода флигель-адъютанту Макарову, благодарит всех офицеров и поручает командиру

объявить свое спасибо команде за молодецкую службу и хорошее поведение».

Как видно, усиленные ученые занятия ничуть не отвлекли Макарова от исполнения основного своего долга. Служба есть служба...

Сразу же по прибытии в Петербург Макаров засел за работу. Он привез с собой множество записей, таблиц, графиков. Однако этот огромный материал еще предстояло обработать. До сих пор Макаров никогда не занимался географией и тем более узким разделом этой науки – гидрологией. Теперь он вновь садится за книги и карты. Он обращается за советом к различным специалистам. Так, он познакомился с преподавателем Морской академии, известным ученым-гидрологом капитаном Ф. Ф. Врангелем. Позднее Врангель, ставший самым близким другом Макарова, вспоминал об их первом знакомстве: «Меня крайне заинтересовали важные результаты его наблюдений; и еще более поразила меня его личность, которую можно было вполне оценить, лишь видя его в работе. Даровитых русских людей я встречал часто, но редко природная быстрота соображения и проницательность ума соединяются с таким неутомимым трудолюбием, как у Степана Осиповича Макарова, с такой настойчивостью в преследовании намеченной цели».

Тем временем морская служба Макарова продолжалась своим чередом и также требовала немалых сил и хлопот.

21 февраля 1883 года он был назначен флаг-капитаном (помощником) командира Практической эскадры Балтийского моря адмирала Н. М. Чихачева. Летом Макаров много времени проводил в море. Нередко ему приходилось замещать Чихачева и самостоятельно командовать эскадрой.

Наконец исследование о течениях в Босфоре было завершено. И тогда пришел заслуженный триумф. Случилось это 21 мая 1885 года. В этот день Макаров прочитал на заседании физико-математического отделения Российской Академии наук доклад «Об обмене вод Черного и Средиземного морей». В том же году эта капитальная работа была опубликована в академических «Записках». Макаров не только подробно описал движение вод в Босфоре, но и дал объяснение этому явлению. Верхнее течение порождается тем, что уровень Черного моря несколько выше, чем Мраморного. Вода Мраморного моря более соленая, поэтому имеет больший удельный вес. Следовательно, нижнее течение объясняется этим фактором: вода стремится из области высокого давления в область давления малого.

Макаров установил, что из Черного моря вытекает почти в два раза более воды, чем притекает. Объясняется это просто. В

Азовское и Черное моря впадает множество рек, в том числе такие полноводные, как Дунай, Днепр, Дон. Реки опресняют морскую воду, а испарение воды в черноморских широтах не слишком сильное. В итоге Черное море как бы переливается «через край» в море Мраморное, а затем и в Средиземное.

Таковы (в самом кратком изложении) выводы объемистого макаровского труда. Теперь, по прошествии многих десятилетий, можно с уверенностью сказать, что материал его исследований оказался добротным. В 1917–1918 годах известный немецкий океанограф Мерц провел фундаментальное исследование Босфора. В его распоряжении были не бочки с водой, а сложные приборы, которых не знали во времена Макарова. Да и не приходилось Мерцу тайком выходить в пролив на шлюпке – нет, турецкие власти всячески помогали ему. И что же? Оказалось, что все основные выводы и подсчеты, выполненные немецким ученым, полностью согласуются с соответствующими положениями Макарова, и сам Мерц с большим уважением отозвался о работе нашего соотечественника.

Фундаментальное исследование Макарова, высоко оцененное современниками и безусловно признанное потомками, сразу поставило его в ряд крупных ученых России. И как признание этого Академия наук в 1887 году присудила ему премию митрополита Макария. Этой весьма почетной наградой отмечалась раз в два года лучшая работа по физико-математическим дисциплинам. Остается добавить, что во время первой мировой войны командование русского Черноморского флота использовало открытие Макарова при разработке планов минирования Босфора.

Вот чем закончилась годичная служба Макарова на стационере «Тамань», служба, которая для многих осталась бы просто-напросто приятным времяпрепровождением...

«Vitiaz»

Сумеречный февральский день навис над Петербургом. Высокое небо серо, тускло. Даже золотой шпиль Адмиралтейства кажется на таком фоне серым и тусклым. Но само здание всегда великолепно: при любой погоде классическое творение Захарова сохраняет величие и строгость – качества, символизирующие новую русскую столицу. Часы на башне Адмиралтейства едва пробили три, а в окнах длинного фасада уже загорелись огоньки: зимний день короток. За одним из таких окон у обшарпанного стола сидит писарь в матросской форме. На столе стеклянная керосиновая лампа, чернильница, листы бумаги. Писарь пожилой, с прокуренными усами, даже за столом не теряет он выправки и четкости движений: шутка ли, тридцать пять лет службы, при государе императоре Николае Павловиче начинал. А тогда было строго, ох строго...

Лампа горит ровно, не коптит. Размеренно скрипит перо по плотной бумаге. И ложатся на бумагу ровные, четкие строки – столь же ровные и четкие, как строй гвардейского экипажа на высочайшем смотру. Нигде нет таких писарей, как в военном ведомстве! Ни один департамент, будь то хоть департамент полиции, не может похвалиться таким образцовым исполнением документов. Старый писарь знает это и втайне гордится своей принадлежностью к писарской аристократии. Вот и сегодня он исполняет бумагу важную: снимает копию для самого управляющего Морским министерством адмирала Шестакова. Вверху листа писарь каллиграфически вывел дату: «9 февраля 1886 года». А затем начал с красной строки: «Согласно выраженному вашим превосходительством желанию имею честь представить краткое изложение того, что вы изволили снисходительно выслушать от меня на словах». Абзац кончился, далее следовал подзаголовок. Писарь вывел: «Непотопляемость». И подчеркнул это слово жирной линией, прямой, как натянутый якорный канат. А далее опять с красной строки: «В 1869 году я служил мичманом на броненосной лодке „Русалка“, которая при переходе шхерами ударилась о камень и...»

Ровно горит лампа, ровно скрипит перо. Писарь подчеркивает подзаголовок: «Пластырь». И с красной строки: «Первый пластырь был сделан тогда же по моему указанию и служит по настоящее время образцом, по которому выделываются пластыри». Следуют подзаголовки далее: «Крылатая мина», «Магистральная труба», «Автоматический регулятор углубления»... Один за другим исписанные листы ложатся в сторону – два, четыре, семь... Писарь

прибавляет огонь в лампе: за окном совсем уже стемнело. И снова выстраиваются на новом листе ровные строчки. Опять подзаголовки: «Опреснители для паровых катеров», «Жидкое топливо на крейсерах в помощь углю», «Тройное расширение пара на корвете „Витязь“... И вот наконец исписан последний лист, шестнадцатый по нумерации. Внизу писарь выводит подпись, стоящую на подлиннике, с коего снималась копия для адмирала: „С. Макаров“. Для старого писаря жизни вне флота нет. Да и не было. Вот почему он знает всех и вся. Макаров? А, это тот самый герой последней войны. А теперь он где же служит, дай бог памяти?.. Как же, как же: недавно назначен командиром нового корвета „Витязь“. Старый писарь поднялся и, тяжело ступая ревматическими ногами, понес документ в канцелярию адмирала.

* * *

...По возвращении из Константинополя Макаров никак не мог обрести дела себе по нраву. В феврале 1883 года он был назначен флаг-капитаном Практической эскадры на Балтике. Его не удовлетворяли ни должность, ни род службы. Быть помощником командующего, ни за что не отвечая и ничем не руководя, – на такое занятие всегда найдется достаточно любителей, но энергичному и самостоятельному Макарову подобное амплуа было органически чуждо. Да и служба тоже... На Практической эскадре обучали гардемаринов и новобранцев – разве это достойное занятие для боевого офицера, для Макарова, который получил боевого Георгия и которому сам царь, вручил золотую саблю?! Но что поделаешь: служба... Долг. И вот две навигации подряд Макаров толчется со своими кораблями в Финском заливе, занимаясь необходимым, но однообразным и неинтересным делом. Увы, даже в такой романтической профессии, как профессия военного моряка, бывает рутинная повседневность. Это неизбежно, такова жизнь, и плох тот моряк, который боится или избегает черновой работы.

Надо сказать, что в 80-е годы русский военно-морской флот вообще находился в сложном положении. Боевых кораблей было мало, строительство новых шло в незначительных масштабах. Техническое перевооружение на флоте развивалось такими темпами, что нередки бывали случаи, когда корабли, создатели коих намеревались потрясти мир, устаревали еще на стапелях. Бурное строительство военного флота развернулось в России позже, в 90-х годах и особенно в начале нынешнего века. Так что поле деятельности Макарова было в ту пору сужено не по чьей-то

злой воле, а в силу вполне обусловленных исторических причин. Но одно дело – рассуждать обо всем этом постфактум и совсем другое оказаться, так сказать, объектом «исторически обусловленной ограниченности».

Для судеб всякого отдельного человека подобные периоды «штилей» в жизни особенно опасны. Справедливо говорят: на миру и смерть красна. Действительно, когда вокруг царит общий подъем, энергичное поступательное движение, когда делаются большие дела, в этих благоприятных условиях даже иной слабый человек, увлекаемый общим течением событий, вдруг оказывается способным на нечто необычное и яркое. Другое дело – действовать в умеренном ритме каждодневных будней, однообразных, как работа на конвейере. Вот здесь-то слабые характеры начинают сдавать: э-эх, негде нам развернуться... пропала жизнь... Но сильные духом люди в любых условиях смогут проявить способности и дарования, которыми наградила их природа. Макаров был из их числа.

С чем бы ни сталкивала судьба этого пытливого человека, везде находил он поле для интересной деятельности. Вот пример, один из множества подобных. В навигацию 1883 года Макарову пришлось перевозить стрелковую дивизию из Финляндии в порты Эстляндской губернии. Скучное, казалось бы, занятие – плавать поперек Финского залива. Да и хлопотное. Корабль становится похож на речной паром: всюду посторонние предметы, ящики, беспорядочные толпы людей, палуба – предмет ревнивой заботы моряков всего мира – захламлена, загажена конским навозом (зрелище, невыносимое для морского офицера!). А тут еще под самым мостиком приткнулись кадки с фикусами да клетка с попугаем – перевозится имущество семьи гарнизонного офицера... Невольно подмывает махнуть на все рукой, запереться в каюте и...

Однако за хлопотливой суматохой и толчеей, за ординарной повседневностью Макаров смог разглядеть контуры чрезвычайно важной проблемы: возможность изучения на практике десантных операций. И тут же принялся за дело, хотя никто его к этому не побуждал. Макаров не ограничился одним лишь наблюдением: он экспериментировал, производил подсчеты, вел хронометраж. Он стремился выяснить, как лучше и удобнее размещать на корабле людей и снаряжение. И вот итогом нескольких рейсов по давно знакомой акватории Финского залива было то, что Макаров разработал наиболее рациональные способы погрузки и выгрузки личного состава, лошадей, артиллерии. Придумал технические усовершенствования для этой цели. Разработал необходимые конструктивные изменения для судов, предназначенных к перевозке войск. И обобщил все это в детально разработанном

докладе.

Названный эпизод, повторяем, есть лишь отдельный пример. За два года службы на Практической эскадре Макаров разработал множество различных предложений и усовершенствований. Все они носили частный, ограниченный характер и касались в основном повседневной флотской практики. Сейчас все эти частности представляют лишь академический интерес, вот почему нет нужды скрупулезно их перечислять. Важно другое: даже в самых невыгодных условиях Макаров не желал служить «просто так», равнодушно исполняя заведенные инструкции.

Энергичный и деятельный капитан не мог не обратить на себя внимания высшего начальства, хоть морское ведомство и было чуждо живой творческой мысли. В ноябре 1884 года тогдашний военный министр Ванновский создал комиссию для обсуждения вопроса «об участии флота в обороне государства». Со стороны флота в комиссию были назначены три человека: адмиралы Чихачев и Копытов и... капитан первого ранга Макаров. Несомненно, что подобное высокое назначение было косвенным признанием возросшего авторитета сравнительно молодого (ему не исполнилось еще 36 лет) офицера. Человек, столь склонный к смелым обобщениям и оригинальным идеям, как Макаров, был создан для разработки проблем такого рода. Да и практического опыта у него доставало. Увы, деятельность комиссии проявилась лишь... в бездеятельности. Ванновский был типичным бюрократом – сановником, царедворцем, человеком крайне ограниченным и косным. Макаров и здесь не смог проявить своих способностей. Назначение оказалось почетным – и только.

Наконец 18 марта 1885 года Макаров получает должность, о которой мечтает смолоду каждый морской офицер: он становится командиром крупного боевого корабля. Этим первым «макаровским» кораблем стал броненосный фрегат «Князь Пожарский». Макаров был прирожденный моряк. И, как все настоящие моряки, он любил корабли самой сильной, самой пылкой любовью.

Как-то перед долгим и опасным плаванием он приехал отдохнуть к семье, которая жила у родственников в уютном имении на Орловщине. Макаров несколько дней беззаботно нежился в благодатных тургеневских местах. В дневнике его появляются такие умилительные строки: «Какая прелесть в этой тихой обстановке, я был бы в восторге, оставаясь здесь, многим можно было бы заняться! «

Недолго, однако, смог отдаваться Макаров блаженной неге. Ведь протекающую по Орловщине Оку телята вброд переходят, а он родился у Черного моря и вырос на великой реке у великого

океана... С каждым днем умилительный тон Макарова-отпускника становится глуше, все чаще звучит деловой, энергичный язык Макарова-моряка. И наконец, как вздох перед походом: «Я не умею разделяться на две части». Он спешит на Балтику, где его ждет дом. Корабль.

Да, всякий природный моряк любит свой корабль, тем сильнее любит его командир корабля.

Итак, он получил назначение достойное, солидное, только... Ведь Макаров уже более трех лет носит погоны капитана первого ранга, так что с назначением не очень-то спешили... Главное, однако, в существе дела, а суть – вот она: «Князь Пожарский» был кораблем морально устаревшим. Сравнительно недавно построенный корпус его был крепок, машины и механизмы исправны, но... уже готовы были проекты других, принципиально новых кораблей, по сравнению с которым «Князь Пожарский» сразу же сделается такой же принадлежностью военного музея, как сабля того героя, имя которого он носит. И вряд ли кто понимал лучше самого Макарова техническую обреченность вверенного ему корабля. Он рад был новому назначению, сулившему ему самостоятельность и ясную определенность действий, в глубине же души по-прежнему оставался неудовлетворенным.

И вот третье лето подряд Макаров утюжит на своем корабле знакомые, как двор собственного дома, воды Финского залива. Да, плавать ему пришлось и на этот раз не далее Балтики. Никаких особых заданий он не получил. Однако недаром не просто для красного словца любил говорить Макаров: «Пассивное повиновение – это почти то же, что пассивное сопротивление». Во время навигации Макаров на примере «Князя Пожарского» разработал планы мобилизации кораблей, то есть перехода их в боевую готовность. Только стороннему человеку может казаться, что для подготовки военного корабля к бою требуется отдать лишь соответствующую команду. На практике все обстоит гораздо сложнее. Боевой корабль во многих отношениях похож на большой завод, насыщенный множеством сложных механизмов, нуждающихся в четком управлении и слаженной работе всего экипажа. Вот почему переход от мирного положения в боевое – процесс непростой, требующий определенного времени. И Макаров, проводя неоднократные тренировки на «Князе Пожарском», разработал обстоятельный план мобилизации кораблей. Свои рекомендации на этот счет он, как обыкновенно, обобщил в специальной служебной записке.

Проблема, затронутая Макаровым, что называется, стучалась в дверь. И в самом деле. Техническая революция на флоте резко

увеличила скорости кораблей, маневр, дальность стрельбы, разрушительную мощь оружия. А многие представления о войне у большей части моряков по-прежнему основывались на опыте парусного флота. Это можно понять: инерция предшествующей практики нередко очень сильна, да и проще опереться на прочный опыт прошлого, нежели прокладывать путь в неизвестное. При парусном флоте войны развивались неспешно. Оно и понятно: скорость хода эскадры редко превышала 10 узлов (то есть менее 20 километров в час). Да еще капризы ветра, погоды. Пока-то противник подойдет в опасную близость, сколько пройдет времени! Его меряли тогда в днях или даже неделях. К тому же и войны тогда не принято было начинать из-за угла. Посол враждебной державы при шпаге и орденах вручит ноту, затем понесутся фельдъегери, везя приказ о начале войны, а потом генералы и адмиралы обсудят план действий...

Тем временем корабли постепенно подготавливаются к бою: запасаются боеприпасами и снаряжением, свозят на берег лишнее имущество. Спешить некуда, противник неблизко...

Но времена менялись. Когда Макаров размышлял о проблеме срочной мобилизации корабля, счет уже можно (и нужно!) было вести на часы. Да и мощь возможного удара стала куда как больше: появились бронебойные снаряды, самодвижущиеся мины с чудовищной силы зарядом. Теперь нельзя готовиться к бою по старинке. Был еще один, глубинный, аспект этой проблемы: социальный. Макаров, бесспорно, вряд ли мог его вполне понять, ибо всю жизнь оставался далек от социальных да и от политических идей вообще. Но, как человек одаренный, он мог почувствовать то, чего не дано было ему постичь образованием или чужой подсказкой. А дело обстояло так: мир вступал в период империализма. В мире капитала обострялись противоречия. В тиши кабинетов уже составлялись планы войн, которые позже ужаснули мир. Разбойничье нападение, удар из-за угла, в спину очень скоро станут нормой этого страшного мира. И случилось так, что первой жертвой «новой» злодейской тактики стал именно русский флот: в январе 1904 года, в день Марии, когда офицеры порт-артурской эскадры беспечно веселились на балу у адмирала, японские самураи предательски, под покровом темноты напали на наши корабли.

Повторяем, Макарову не дано было осознать социальную природу будущей войны. Во всяком случае, ни малейшего намека на это нет в многочисленных документах и записках, оставленных им. Но как патриот он был озабочен недостаточной боеготовностью нашего флота. Многочисленные тренировки показали: фрегат может быть подготовлен к началу военных

действий в три дня.

Три дня! Теперь этот срок кажется оставшимся от наивной детской сказки! Однако в ту пору сослуживцы и коллеги Макарова думали совершенно иначе. Записка о мобилизации корабля обсуждалась на собрании флагманов и капитанов Балтийского флота. Его предложения были подвергнуты резкой критике и оставлены без внимания. Подробности этого обсуждения неизвестны, поэтому трудно судить, каковы были претензии оппонентов. Можно легко предположить, что многие из этих претензий оказались вполне справедливыми; и не удивительно, ибо Макаров лишь начал разрабатывать проблему. Но теперь, во всеоружии последующего военного опыта, следует вынести безусловный вердикт: Макаров был прав, указывая на необходимость повышенной боеготовности в условиях нового морского оружия. А первое изучение проблемы мобилизации корабля позже привело его к глубоким и серьезно разработанным идеям о современной ему морской тактике.

Инициатива и предприимчивость Макарова, бившие ключом, порождали в праздных и завистливых людях ревнивое чувство недоброжелательства и вражды. Его дразнили (за глаза, конечно) «выскочкой», его энергию объясняли примитивными «материалистическими» мотивами: корыстолюбием и карьеризмом. О нем распускали сплетни, будто все его успехи объясняются покровительством влиятельных лиц. Все это немало крови испортило Макарову, но ни разу не заставило его отступить с намеченного пути или подлаживаться под обывательский ранжир. Да, Макаров, был честолюбив, он любил славу и популярность и, однако, никогда в жизни не поступился ради этого своей честью, не отказался от того, что почитал истиной, не льстил и не угодничал. А главное – был широко талантлив и трудился не покладая рук.

Осенью 1885 года Макаров был назначен командиром только что построенного корвета «Витязь». Корветом назывался в парусном флоте быстроходный военный корабль, предназначенный в основном для действий на морских коммуникациях. «Витязь» был типичным детищем переходного периода в морском судостроении: мощная паровая машина дополнялась парусами. Историки впоследствии подсчитали, что из общего числа в 59269 морских миль, пройденных «Витязем», 25856 миль корвет шел под парусами. Это значит, что на 43 процента «Витязь» еще оставался парусником. Корабль этот, следовательно, также был ориентирован на вчерашний день. Имелось у него, однако, существенное положительное свойство: «Витязь» обладал хорошей мореходностью и предназначался для

дальних океанских рейдов. Командование флотом предполагало направить корабль в кругосветное плавание. Макаров с воодушевлением начал готовиться к выходу в далекий рейс: трудные предприятия и самостоятельность действий всегда импонировали ему. При всем этом командир «Витязя» отлично видел недостатки вверенного ему корабля. Видел лучше других тс именно поэтому не позволял себе хныкать по поводу очевидных недостатков корвета. Он командир, он должен воодушевлять людей, а не поражать их души кислотой скепсиса. В дневнике Макарова той поры есть запись, искренняя и трогательная, которая тем более впечатляет, что писалось это для себя, а не «для публики». Отметив некоторые существенные слабости своего корабля, Макаров как бы обрывает сам себя: «...Не мое дело об этом разглашать. Дело командира составить имя своему судну и заставить всех офицеров полюбить его и считать несравненно выше других судов, даже и по качествам». В течение всей зимы на «Витязе» проводились разного рода доделки и переделки. Корабль неподвижно стоял в устье замерзшей Невы, готовясь к выходу в море. (Макаров и здесь дополнил свою службу интересным делом. С помощью специальных приборов он стал измерять скорость течения Невы подо льдом на различных глубинах. Потом на заседании Географического общества сделал на эту тему сообщение, которое очень заинтересовало ученых.)

31 августа 1886 года корвет «Витязь» под командованием капитана первого ранга Макарова поднял якорь в Кронштадте и вышел в кругосветное плавание. Корабль был подготовлен к дальнему плаванию весьма тщательно: все было в порядке, все пригнано к месту до последнего винта.

Уходя в долгий и опасный путь, он основательно позаботился о близких. И не только мужнино и родительское благословение оставил он, нет. Макаров был практик, он твердо стоял на земле. Да, зрелый Пушкин тоже но гнушался торговаться с издателями: а почему бы нет, ведь у него была семья, за судьбу которой он нес всеобъемлющую ответственность... Практичный Макаров тоже предусмотрел все. Он оставил длинное наставление брату Якову, где подробно перечислил, прося его содействия, незаконченные дела, свои и семейные, и заключил так: «Если со мной что случится, то окажи содействие жене в страховой премии и в назначении ей пенсии, на которую я имею право рассчитывать, как по моим боевым заслугам, так и потому, что флот пользуется безвозмездно многими моими изобретениями». Что ж, все правильно: и о боевых заслугах, и об изобретениях. Близкие должны страдать как можно меньше, если он, Макаров, не вернется домой.

Итак, еще одна «кругосветка» (как выражались в ту пору на флоте) началась. Смелые путешествия такого рода не раз предпринимались российскими военными моряками XIX века. Достаточно назвать О. Е. Коцебу, Ф. К. Крузенштерна, В. М. Головнина, Ю. Ф. Лисянского, М. П. Лазарева, Ф. Ф. Беллинсгаузена, Ф. П. Литке и других выдающихся капитанов. Россия позднее, нежели некоторые другие страны, вышла на океанские просторы. Тем более впечатляющими оказались стремительно растущие достижения русских моряков[9]. Впрочем, успехи эти произросли не на пустом месте, они опирались на прочные традиции, заложенные еще новгородскими ушкуйниками и северными землепроходцами. Особенно много сделали наши моряки в освоении суровых морей Арктики и Антарктики: недаром столь много земель, островов и проливов в дальних тех краях носят русские наименования (вот она опять – топонимика!).

Полярные исследователи XIX века продолжали великие дела Дежнева и Беринга, и продолжали достойно. Отечественные экспедиции всегда преследовали широкие научные цели – вот почему наша географическая и гидрологическая наука, начав развиваться с некоторым опозданием, сразу же заняла одно из ведущих мест в великом процессе изучения Мирового океана, процессе, который ныне достойно продолжили советские ученые и моряки. И еще одно важное обстоятельство следовало бы здесь отметить. Для русских мореплавателей всегда были чужды колонизаторские устремления. Наши корабли (а все они, за редким исключением, являлись военными кораблями) не разоряли чужих берегов, не истребляли «туземцев». И многочисленные географические и этнографические описания, оставленные капитанами, начисто лишены высокомерия и расизма.

Вот какую эстафету принимал Макаров, вот каким именам наследовал. Ну что ж, забегая несколько вперед, мы с полным правом можем сказать: плавание корвета «Витязь» добавило в этот почетный список имя Степана Осиповича Макарова. Путешествие продолжалось в общей сложности 993 дня – без малого три года! «Витязь» пересек три океана, победил бури и туманы, миновал опаснейшие рифы и мели, посетил самые отдаленные моря и берега. И не потерпел ни одной аварии, с ним не произошло ни одного хоть сколько-нибудь серьезного несчастного случая.

Это было выдающееся достижение Макарова-мореплавателя. Но еще более значительны достижения Макарова-ученого. Во время плавания удалось собрать колоссальный научный материал по самым разнообразным вопросам. И душой всего этого дела был

командир «Витязя». Впоследствии, когда итоги работы были обобщены и преданы гласности, в авторитетном заключении Российской Академии наук было сказано: «Витязь» не готовился специально для научных исследований, и лишь благодаря почину командира, неутомимому его участию в работах и обдуманному руководству последними корвет доставил весьма ценный материал, обработанный автором с таким тщанием, что полученными результатами могла бы быть довольна и специально ученая экспедиция». В этой высокой оценке нет ни слова преувеличения и роль Макарова подчеркнута здесь не зря.

Цели, поставленные командованием перед командиром «Витязя», были очень конкретные и довольно узкие: всесторонне подготовить экипаж только что вступившего в строй судна. Кругосветное плавание традиционно считалось в русском флоте лучшей тренировкой такого рода. Каких-либо средств или материалов на производство научных наблюдений Макаров не получил. Он компенсировал эту нехватку собственным энтузиазмом, который, как обычно, передался всей команде корабля. Своим подчиненным Макаров внушал: «Для человека любознательного и одаренного все интересно и все достойно его познания. Изучение же окружающей моряка стихии не только не вредит военному назначению судов, но, напротив, пробуждая мысль, отрывает людей от рутины судовой жизни».

На всем протяжении долгого пути экипаж «Витязя» под руководством и при самом деятельном участии своего командира вел разнообразные исследования: измерялись и записывались направления и скорость морских течений и ветров, температура воды и воздуха, брались пробы воды и грунта, составлялись графики, таблицы, карты и т. д. Помимо этого, Макаров увлекался фотографией и сделал многочисленные снимки (некоторая часть их сохранилась). На них запечатлены виды морей, которыми проходил «Витязь», гавани, проливы, острова, крепости, живописные группы туземцев. Кстати сказать, фотография была в ту пору делом новым, а фотографическая техника весьма несовершенной и капризной. Макарова же, как всегда, привлекало все новое. Как-то он приобрел немецкий аппарат (в России собственного производства их но было), проявлял и печатал сам. Дошедшие до нас снимки позволяют заключить, что командир «Витязя» оказался совсем недурным фотографом.

Кроме того, Макаров, как обычно, с присущей ему аккуратностью вел дневник, так сказать, общего характера. Дневник этот сохранился, и о нем стоит сказать несколько слов, ибо он довольно хорошо характеризует его автора. Это был том

из чистых листов бумаги большого формата. На них Макаров делал записи о ходе плавания, описывал увиденные им страны и города, события, случившиеся на корабле и т. п. Тут же наклеивались разного рода документы: визитные карточки лиц, с которыми ему доводилось встречаться, вырезки из газет, письма, полученные им, и копии отправленных, фотографии, меню званых обедов с перечнем присутствовавших лиц и с обязательной припиской: вот здесь сидел он, а рядом такие-то лица, а из меню отменно было такое-то блюдо, а вот это – неважно... И все это Макаров скрупулезно подбирал в строго хронологическом порядке.

Есть некоторые основания полагать, что у Макарова была мысль написать книгу о путешествии («для массового читателя», как бы сейчас выразились). Постоянная занятость и преждевременная гибель на войне помешали ему выполнить свой замысел[10]. Несомненно, что русская литература о путешествиях лишилась одного из интереснейших произведений. Об этом говорят сохранившиеся отрывки его путевого дневника, письма к жене. Чего стоят, например, описания Макаровым жителей Маркизских и Гавайских островов, где точные этнографические наблюдения перемежаются с живыми бытовыми сценами, написанными порой так весело и сочно, что их нельзя читать без улыбки.

Вот как рассказывает Макаров в письме к жене о «приеме», устроенном в его честь «королем» острова Нукагава (в группе Маркизских островов). Сей монарх властвовал над целой тысячью полуголых подданных и носил пышный титул «великого вождя острова» (и полностью зависел от мелкого французского чиновника из колониальной администрации). Итак: «Мы пришли сюда 22 февраля. Мы прибыли двумя днями ранее, чем рассчитывали. Здесь мы наделали большого шуму. Я устроил народное гулянье, на которое пригласил весь народ. „Благородных“, то есть таких, которые ходят в галстуках, угощали на стульях, а остальных – на разостланном парусе. Все это в тени пальмового сада. Дам различали так: которые намазаны кокосовым маслом, тех сажал на парус, а которые напомажены, тех на стулья (я тебе потом пошлю несколько фотографических снимков). Гулянье вышло прекрасное. Наши матросы отличались в танцах, каначки тоже танцевали. Вчера была охота, причем все жители подносили мне подарки, куски какой-то материи... Сегодня на корвете танцы, после чего мы уходим в море. Теперь в кают-компании завтракает король, и он, кажется, уже так напился, что пора вести его на берег. Я нарочно не пошел туда завтракать, чтобы не стеснять его своим присутствием. Он

говорит по-французски. Канаки и каначки вообще довольно красивы, но запах кокосового масла ужасен. Я усаживал их в группы для фотографирования, и потом так пахло от рук, что едва мог отмыть: должно быть, это масло с примесью каких-нибудь местных духов...»

После рассказа о танцах матросов «Витязя» с миловидными дамами, намазанными кокосовым маслом, самое время напомнить о том, что названный корвет был кораблем военным, а его командир – боевым морским офицером. Командир никогда не забывал об этом и не давал забыть своим подчиненным. Экипаж «Витязя» регулярно занимался всеми возможными в походных условиях боевыми учениями. Особенно много внимания Макаров уделял своему любимому минному делу. Многократно проводилась стрельба торпедами, постановка учебных минных заграждений и т. п. Как обычно, Макаров что-то придумывал, испытывал, изобретал... Ученые занятия – хорошо, но корвет есть прежде всего военное судно, долженствующее в любой момент быть готовым к сражению.

8 июля 1887 года экипаж «Витязя» вновь вступил на русскую землю: пройдя Атлантический и Тихий океаны, корвет вошел во Владивосток. Макаров получил задание обследовать побережье нашего Дальнего Востока с целью найти удобные базы для военных кораблей Тихоокеанского флота. Задание было столь же срочным, сколь и секретным. В Японии, что соседствовала с нашими дальневосточными землями и водами, стремительно рос агрессивный милитаризм. У границ России появился новый опасный враг. Не ослабевало и соперничество со старым врагом – британским колониальным империализмом. Словом, «вероятных противников» в тех отдаленных районах было более чем достаточно. Между тем русский Тихоокеанский флот оставался еще очень слабым, водные же границы были огромны. Необходимость иметь базы для нашего флота стала очевидной. Но где их создавать, эти базы? Пустынные берега Дальнего Востока тогда были еще плохо изучены...

И корвет вновь поднял якорь. Выполнение нового задания растянулось на много месяцев. Макаров совершил несколько плаваний в суровых северных водах. «Витязь» побывал во множестве гаваней и бухт Охотского и Берингова морей, на Командорских островах, на Сахалине. В местах, наиболее удобных, по мнению Макарова, для создания военных баз, производилась морская съемка. Итогом этих исследований стали отчеты Макарова, где содержались обстоятельные рекомендации для Морского министерства относительно выбора баз для русского флота. Позднее (чаще всего уже после смерти командира

«Витязя») многие из его рекомендаций были осуществлены, и в гаванях, на которые когда-то указал Макаров, и доныне развевается военно-морской флаг его родины.

Прекрасны дальневосточные берега России! Просторные, покойные гавани окружены горами. Горы суровы, покрыты девственной тайгой. Широкие, полноводные реки струятся в долинах. И тишина вокруг. Тысячелетняя тишина. В заливах не маячит рыбацкий парус, на берегу не поднимается дым костра. Безлюдье. Нетронутые богатства поджидают своих хозяев. Край этот природа одарила щедро: и лесом, и рыбой, и пушным драгоценным зверем, и золотом, рассыпанным по руслам рек.

Край ждет своих хозяев. И они придут, и придут скоро. Уже давно стали плавать в холодных тех водах экспедиции русских землепроходцев. Тяжел был путь, недешево давалась дорога. Они замерзали в бревенчатых хижинах под вой ледяных ураганов, умирали от голода и цинги, тонули в холодных водах, разбившись о неведомые рифы. И не поставили они себе памятников. И смыла их следы океанская волна.

...»Витязь» неподвижно стоит на якоре в большой бухте. Водная гладь пустынна, тиха. Спущены на воду несколько корабельных шлюпок, на палубе хлопочут матросы. С мостика раздается макаровский раскатистый бас:

– Спустить водолаза!

Человек в тяжелом черном скафандре медленно скрылся под водой. Вода сомкнулась над ним, подняв легкие брызги. И снова тихо, только скрипит трос, уходящий в морскую глубь. Офицер, следивший за спуском, докладывает Макарову:

– Четыре метра!.. Девять!.. Четырнадцать!.. Глубина пятнадцать метров! Есть дно!

...3 августа 1888 года «Витязь» вошел в Императорскую гавань[11]. Эта гавань была воистину «императорская», «царская» – недаром назвали ее так восхищенные моряки. Огромный залив, хорошо укрытый от морской волны, без труда мог дать приют целой армаде кораблей. Но в 1853 году у пустынных тех берегов случилось трагическое событие: здесь погиб фрегат «Паллада», совершивший кругосветное плавание (оно описано в известной книге И. А. Гончарова). Оказавшись тут, Макаров счел своим долгом как-то почтить память погибшего русского корабля, предшественника «Витязя» в деле освоения Дальнего Востока. Командир корвета прекрасно понимал, сколь важно для всякого матроса и офицера ощущать свою связь со славными делами прошлого. Он не раз говорил (а позже – не раз писал) об этом и, будучи человеком дела, не преминул воспользоваться представившимся случаем: преемственность поколений в

воинской славе есть лучшая основа для патриотического воспитания воина.

Макаров решил для начала установить точное место гибели славного фрегата. Сделать это оказалось нелегко: гавань просторная. Целый день до самого заката шлюпки с «Витязя» тралили скалистое дно. И нашли. На другой день спустили водолаза. Тот осмотрел корпус затонувшего корабля и установил: да, это «Паллада». И тогда Макаров составил точное описание места гибели, а на берегу приказал поставить крашенные в белый цвет створы: они должны были служить ясно видимым ориентиром, указывающим это место. С тех пор русские корабли, все чаще и чаще посещавшие гавань, считали своим долгом почтить память тех, кто погиб, первым придя сюда[12].

Осенью 1888 года «Витязь» отправился во вторую половину своего долгого рейса. Новый, 1889 год Макаров встречал в Сайгоне, вместо снега на палубу корабля беспрестанно падал крупный теплый дождь: такова была тропическая зима. Путь к родным берегам занял пять долгих месяцев. Наконец, в 3 часа дня 20 мая 1889 года «Витязь» отдал якорь на Большом рейде Кронштадта.

Еще во время плавания Макаров принялся разбирать и систематизировать материалы полученных исследований, намереваясь создать обобщающее научное исследование по гидрологии Тихого океана. Кое-что он успел сделать, будучи в море, но основная работа, разумеется, ждала его дома. Незадолго до возвращения он писал жене: «Я этого приезда в Петербург боюсь, как чего-то очень тяжелого. Страшно думать о том, что вновь начнется бесконечная вереница визитов, обязательств и пр. и пр.!» Не слишком, видно, был благополучен семейный уют Макарова, если приезд домой после беспрерывного трехлетнего плавания вызывал в нем такие опасения.

Да, супружеская жизнь Макарова, видимо, вряд ли сложилась так, как рисовалось ему это в идеале. Осторожное слово «видимо» употреблено здесь потому, что сам он своих домашних дел никак не характеризовал. И тем не менее... Человеку, глубоко положительному во всех отношениях, трудолюбивому и аккуратному до педантичности, крайне неприхотливому и скромному в быту, ему бы иметь такую же супругу – скромную, преданную, надежную помощницу во всех его разнообразных делах, иметь дом, где он находил бы покой и отдых в его многочисленных жизненных бурях.

Однако Капитолина Николаевна была женщиной совсем иного склада. И семейный уклад Макарова определялся ею.

Светская молва, к сожалению, слишком часто избирала своим

вниманием чету Макаровых. Судачили и о том, как Капитолина Николаевна не слишком-то верна своему вечно занятому супругу, назывались имена ее вероятных любовников. Сохранились письма одного очень известного адмирала к Капитолине Николаевне. Содержание этих писем не оставляет никаких сомнений в характере их отношений.

И все-таки Макаров счастлив с женой. Да, счастлив. Она мало помогала ему в делах, залезала в долги, плохо вела хозяйство, наконец, не слишком-то берегла его и свою супружескую честь, но Макаров любил ее; в том, что он любил жену сильно и ровно, в том нет сомнений. Об этом говорят его письма, всегда такие обстоятельные и подробные. Бог весть, может быть, Капитолина Николаевна и скучала, читая его соображения по поводу совершенно необходимых преобразований в деятельности Артиллерийского комитета (и здесь, как женщину, ее можно понять!), но для нас важно другое: Макарову интересно, Макарову необходимо было писать ей. Значит, она была ему нужна. Письма его суховаты: ведь такие, как он, суровые люди к лирике не склонны, хоть чувства у них сильные. И это видно по дневнику Макарова: там нет ни одного раздраженного слова в адрес жены, хотя вообще-то раздраженных слов по разным поводам более чем достаточно, наоборот: надо знать Макарова, чтобы обнаружить в некоторых неловких его строках нежность и ласку.

Во время плавания на «Витязе» Макаров пережил большое горе. Он получил мрачное известие: скончалась его старшая дочь Оля, его первенец. Степан Осипович трогательно любил свою дочь. Видел он ее мало (не забудем: 12 полных лет проведено им в море!). Да, он не часто нянчился со своими детьми, редко удавалось ему, забыв про дела, возиться и играть с ними. Так было с Олей, так и с двумя младшими детьми. Однако при всем этом несомненно одно: Макаров был хорошим и заботливым отцом.

Отцовская любовь проявляется не только (а может быть, и не столько?..) в бытовых хлопотах, хотя никакой разумный человек не считал и в особенности сегодня не посчитает эти самые хлопоты занятием, неподходящим и тем более унизительным для мужчины. И все же представляется бесспорным, что главная роль отца в семье – стать для ребенка высшим жизненным авторитетом, безусловным арбитром во всех затруднениях и бедах – сперва маленьких, детских, а потом уже и не очень маленьких. Отец должен казаться ребенку самым сильным, самым умным, самым смелым, самым... Но для того чтобы сохранить любовь и уважение детей, мужчина должен быть действительно сильным, умным и смелым. И любить свою семью. В этом высшем

смысле Макаров достойно выполнил свой отцовский долг.

Как-то раньше, находясь в очередном далеком плавании, он писал жене: «Я с удовольствием думаю о том, когда мы, наконец, кончим наши военные затеи, и тогда я приеду к моей милой рыбке, которую я так давно не видел. Что поделывает моя маленькая дочка, которую мне так ужасно хочется видеть? Я думаю, что Оля совсем забыла, что у нее отец, и, вероятно, обо мне и не вспоминает». Надо знать натуру Макарова, чтобы понять его чувства к «милой рыбке», раз он даже готов ради нее скорее закончить свои «военные затеи» – те самые «затеи», которым он отдавал все силы и в чем заключена была вся суть его существования.

Макаров чрезвычайно тяжело переживал смерть своего дитяти – это хорошо видно по его письмам. Его мучили самые мрачные мысли и предчувствия. Он очень тревожился о своей второй дочери Дине, ее он оставил дома совсем крошечной...

Итак, командир «Витязя» ступил наконец на родной берег. И какие бы заботы или горести ни потрясали его, он не мог не работать. Он должен, он обязан был завершить свою многотрудную деятельность во время путешествия. И со свойственной ему решительностью он сразу же устроил собственную, так сказать, «сухопутную» жизнь по собственным правилам. Получив летом 1889 года продолжительный отпуск, Макаров поселился на даче в Лесном (тогда это был тихий петербургский пригород) и погрузился в работу. Его просторный кабинет превратился в лабораторию: шкафы, столы и полки были уставлены склянками с морской водой, взятой на разных широтах, или пробами грунта, а стены густо завешены схемами и картами.

К началу 1890 года основная часть работы осталась уже позади. 7 марта Макаров сделал первое публичное сообщение по данной теме – прочел лекцию в Кронштадтском морском собрании «О гидрологических работах, произведенных на корвете „Витязь“. На этот раз Степан Осипович надел мундир контр-адмирала, это звание было присвоено ему два месяца назад. Он стал тогда самым молодым адмиралом на русском флоте. (Моложе его был только великий князь Алексей Александрович, глава морского ведомства России, но он приходился родным братом тогдашнему императору Александру III, – впрочем, никаких иных достоинств за ним не числилось, этот ограниченный, ленивый и нечистоплотный человек принес огромный вред русскому флоту.)

Вскоре Макаров завершил свой труд и стал готовить его к изданию. Морское ведомство проявляло мелочную скупость,

нехотя отпускало обещанные ассигнования, поэтому печатание этой весьма объемистой работы затянулось. А Макаров в таких случаях не стеснялся: он просил, настаивал, требовал. Он знал справедливость русской поговорки, что под лежачий камень вода не течет. И добивался своего. Наконец в 1894 году труд его вышел в свет под названием: «Витязь» и Тихий океан» – это были два тома, содержащие почти тысячу страниц текста с большим количеством всевозможных приложений и таблиц. Научная общественность высоко оценила работу Степана Осиповича еще до ее опубликования. Академия наук, рассмотрев рукопись, вновь присудила ему Макарьевскую премию, а Русское географическое общество – золотую медаль.

Новая работа адмирала была посвящена гидрологии, то есть науке об изучении водных масс земного шара. Особенное внимание он уделил изучению акваторий Тихого океана, которые омывали наши дальневосточные берега. Все это имело немалое практическое значение.

В годы, когда Макаров работал над своей книгой, строилась Сибирская железная дорога – самая длинная дорога в мире, от Урала до Владивостока. В этих условиях резко возрастала роль портов Тихоокеанского побережья в экономической жизни страны. К сожалению, многие порты зимою замерзали, хоть и ненадолго. В чем причина появления холодных масс воды у Владивостока? У Сахалина? У Курильских островов? Нельзя ли как-нибудь поправить природу? В ту пору точного ответа на эти вопросы не было.

Гидрология теснейшим образом связана с метеорологией. Последняя же наука – одна из самых древних н необходимых. Она нужна при вождении кораблей (и самолетов, добавит сегодняшний читатель), в земледелии и т. д. Как раз в 1891 году Поволжье поразила страшная засуха, урожай погиб, миллионы людей голодали. Имея в виду подобные бедствия и правильно предвидя будущее метеорологии, Макаров писал в своей работе, что «будет уже и то большим шагом вперед, если по совокупности наблюдаемых явлений метеорологических и гидрологических можно будет предсказывать засухи, чтобы своевременно уменьшить порождаемое ими зло».

Книга Макарова – в значительной мере коллективное исследование, это отметил прежде всего он сам. В подзаголовке книги значилось: «Гидрологические наблюдения, проведенные офицерами корвета „Витязь“ во время кругосветного плавания 1886–1889 гг.». Да, именно так: офицерами «Витязя», а не только его командиром. В начале книги автор уведомлял читателей: «Я с великим удовольствием упоминаю молодых наблюдателей по

старшинству: мичман Мечников, Митьков, Максутов, Кербер, Шульц, Шахновский, Пузанов и Небольсин. Особенно же много потрудился младший штурман подпоручик Игумнов».

Когда знакомишься с этой книгой, просто не верится, что написал ее один человек, и к тому же написал за столь поразительно короткий срок. Представление о разносторонности изысканий Макарова дают хотя бы названий некоторых наугад нами взятых параграфов: «Патагонский архипелаг», «Бабальмандебский пролив», «Скорость течения в Магеллановом проливе», «Температура воды в Китайском море», «Морские ежи у берега Сахалина»... Добавим, что в книге несколько сотен таких параграфов и что весь текст ее издан сразу на двух языках – русском и французском: Макаров хотел, чтобы его исследование было доступно не только отечественным, но и зарубежным специалистам, ибо в те времена в европейском ученом мире знание русского языка считалось еще редкостью.

«Витязь» и Тихий океан» – это капитальная научная монография. Такие работы стареют очень медленно и надолго остаются хлебом насущным для специалистов своей отрасли знания. А все специалисты – народ придирчивый и снисхождения не ведают даже к себе подобным. Ценность макаровской работы состояла (и состоит!) в том, что он впервые дал полное описание гидрологии северозападной части Тихого океана – района, в ту пору очень малоизученного. Его исследование стало фундаментом, на котором основывались новые и новые работы иных ученых, пришедших после него. И это самая счастливая судьба всякого научного труда: сделаться неотъемлемой частью (выразимся здесь немного старомодно) великого храма Науки.

В заключении книги Макаров воздал должное своим предшественникам – знаменитым русским мореплавателям начала XIX века. Особенно он ценил Коцебу, совершившего на небольшом бриге «Рюрик» первое в истории нашего флота кругосветное плавание. Последние слова в книге «Витязь» и Тихий океан» таковы: «Капитаны начала нынешнего столетия, оказавшие крупные услуги в свое время, послужат в будущем примером любви и преданности делу. Будущим морякам предстоит плавать не с теми кораблями и не с теми средствами, но можно пожелать, чтобы в них была та же любовь к изучению природы. Любовь эта поможет им быть достойными последователями знаменитых капитанов начала нынешнего столетия».

...И знаменитых капитанов конца прошлого столетия – могли бы добавить мы сегодня.

Макаров дал бессмертие скромному корвету. Еще при жизни

адмирала «Витязь» закончил свою службу в военно-морском флоте России. Но память о корабле жива и будет жить долго. В 1950 году книга Макарова снова была переиздана советским Географическим издательством (и тиражом большим, чем довелось увидеть автору!). А вскоре в океанские просторы вышел еще один корабль, на борту которого значилось название «Витязь».

На мачте развевался красный флаг его обновленной социалистической Родины – Советского Союза.

Название кораблей – вещь не шуточная. Ведь это тоже традиция, преемственность славы поколений. Это давно поняли моряки всех стран. В мае 1829 года русский бриг «Меркурий» , вооруженный 20 пушками, принял неравный бой с двумя турецкими линейными кораблями, на которых имелось без малого 200 пушек. Командир и команда корабля решили биться до конца, но флаг не спускать; последний оставшийся в живых офицер должен был взорвать крюйт-камеру, где хранился запас пороха. Бой длился четыре часа, и... турки отступили. Раненый командир привел изувеченный бриг в порт. Тогда-то и появился указ, чтобы в память об этом подвиге в составе Черноморского флота всегда бы имелся корабль с названием «Меркурий». Всегда бы имелся...

Вот почему ныне бороздят моря и океаны советский ракетоносец «Варяг» и океанографическое судно Академии наук СССР «Витязь».

Вот почему совсем недавно, как сообщала печать, на стапелях одного из прославленных наших судостроительных заводов заложен ледокол «Ермак» – внук макаровского «Ермака».

Имя Макарова-океанографа еще в прошлом веке получило заслуженное признание не только в России, но и за ее пределами. В Монако давно уже существует океанографический музей, один из крупнейших в мире. На стене музея начертаны названия судов, с которыми связаны крупнейшие в истории человечества открытия в области океанографии. В этом почетном списке есть слово «Vitiaz» – так обозначено латинскими буквами название русского корабля.

«Макаровские колпачки»

Артиллерийский полигон представлял собой обширное, ровное поле. На одном его краю чернели огромные пушки, издали похожие на сказочных единорогов. Около пушек суетились матросы, чуть поодаль стояла большая группа сухопутных и морских офицеров; в этой группе среди белых офицерских фуражек вкраплено было несколько матово блестящих черных цилиндров. Вдруг суета около пушек стихла, офицер, стоявший несколько в стороне, поднял красный флажок, задержал его ненадолго в воздухе, а потом резко опустил вниз. Грянул оглушительный выстрел. И тотчас же все форменные фуражки и цилиндры двинулись к противоположной стороне поля.

А там, у кромки соснового леса, тускло блестели под весенним солнцем толстые металлические плиты. Они стояли вертикально, прикрепленные к мощным деревянным срубам, наполненным землей. Трава вокруг была выбита начисто, почва опалена огнем и усеяна множеством осколков.

Группа подошла к плите. И сразу же раздались изумленные возгласы на русском языке:

– Не может быть!

– Что случилось?

– Ну и ну... А еще говорят: Англия – мастерская мира.

И возгласы по-английски:

– It's impossibile!

– It's incredible!

Причиной этой сумятицы были три идеально круглых и ровных отверстия, зиявших в плите. Молодой подполковник-артиллерист, энергично жестикулируя, говорил двум морским капитанам:

– Господа, это невероятно! Поверхность гарвеевской стали сильно закалена особым способом и прочна необычайно. Она как бы из двух слоев – поверхностного, тонкого, чрезвычайно твердого, и основной массы, состоящей, как вы знаете, из обычной стали, упругой и вязкой. Сталкиваясь с этой твердой поверхностью, которая, как на пружину, опирается на мощный и упругий слой стали, снаряд делается бессильным. Вы здесь впервые, но я уже неоднократно принимаю гарвеевские броневые плиты. И наши путиловские снаряды, и крупповские, ударяясь в эти плиты, или разбивались вдребезги, или отскакивали от них, как горох. И вот теперь – не понимаю! Смотрите, плита пробита, словно ее шилом проткнули! Не понимаю, господа, не понимаю.

Эти три круглых отверстия в броневой плите и служили

темой оживленных споров на русском и английском языках. Гул голосов рос, поднимаясь до самых высоких нот. И вдруг общий шум перекрыл зычный возглас по-английски:

– Gentelmen, it's a sensation!

Шумные споры тотчас прекратились, и все разом обернулись на голос одного человека. То был пожилой коренастый британец в черном сюртуке и цилиндре. Красное толстое лицо его сияло. Он с торжеством, ощущая себя предметом общего внимания, раздельно произнес в наступившей тишине:

– Ничего не случилось. Повторяю, джентльмены, ничего не случилось. Плита перевернута. Плита пробита с изнанки.

Шум тут возник такой, что грянь на полигоне новый выстрел, его бы, пожалуй, не услышали.

...Обратно к орудиям возвращались медленно, вразброд и как-то вяло. Так идут со стадиона, когда команда проиграла важный матч, или из театра после плохого спектакля. Артиллерийский подполковник уже без недавнего оживления говорил своим спутникам.

– «Sensation»!.. – раздраженно передразнил он англичанина. – Какая там сенсация! Бронебойный снаряд легко пробивает мягкую сталь, а потом столь же легко разрушает и закаленный слой, ибо в этом случае тот лишен, так сказать, упругой поддержки.

– И все же мне не совсем понятно, – вежливо вставил один из капитанов, – не все ли равно, как ставить броню? Если она прочна, то с какой стороны в нее ни стреляй...

– Это только так кажется, с какой стороны ни стреляй, все едино, – вновь темпераментно заговорил подполковник. – А не угодно ли вам простейший пример. Свиной окорок или сало небось приходилось резать? Так вот: попробуйте-ка его разрезать со стороны кожи. Намучаетесь! А если нож подвести со стороны шпига, то вы все сало вместе с кожей легко порежете. Вот и все. Видите, как просто. Нет, англичанин не прав: сенсации не получилось. Вот сейчас плиту переставят, как положено, и вы увидите, как будут снаряды раскалываться от удара в нее, словно орехи.

И, махнув рукой, повторил:

– Это не сенсация, а так, мелкий казус. Очередной анекдот в истории артиллерии. И никому это не интересно.

* * *

К началу 90-х годов XIX века паровые двигатели окончательно победили романтические паруса: техническая

революция властно диктовала свои требования военным морякам. Даже внешний вид судов изменялся прямо-таки на глазах. Например, «Витязь», новейший боевой корабль России, вступивший в строй в 1886 году, еще нес на себе три классические мачты с парусами. Это был, однако, последний из могикан. Черные дымовые трубы паровых котлов вскоре полностью вытеснили белые паруса. С появлением бездымного пороха и новых взрывчатых веществ резко выросла мощь корабельной артиллерии. Не только дерево, но и железо сделалось бессильным против стальных снарядов. Суда начали одеваться в броню. Тогда-то и возникло соревнование брони и снаряда, соревнование, которое очень долго, до недавних дней, определяло конструктивный тип военных кораблей. (Это соревнование во второй половине XIX века было столь общественно знаменательным, что получило отражение в литературе: сразу вспоминается популярный роман Жюля Верна «Из пушки на Луну», один герой там занимается артиллерией, другой – бронированием; эти полярные занятия и приводят их к личной вражде между собой.)

На заре этого соревнования перевес, если можно так выразиться, был на стороне брони. Знаменитый морской бой во время гражданской войны в Америке между броненосцами «Мерримаком» и «Монитором» стал первым боем, где снаряд и броня начала свою долгую борьбу. И этот первый бой снаряды начисто проиграли. Долго стреляли артиллеристы обоих кораблей друг в друга, добились многих удачных попаданий, но... противники возвратились на свои базы с самыми незначительными повреждениями. Так на флотах возникло известное недоверие к возможностям артиллерийского огня. И оно тоже как будто бы подтверждалось дальнейшей боевой практикой. В 1866 году в Адриатическом море при острове Лисса произошло сражение между итальянским флотом и австрийским. Итальянцы потерпели полное поражение. Несколько их броненосцев было потоплено, но... Опять «но»! Причиной их гибели был не артиллерийский огонь, а таран. Да, как в древности, удар заостренным носом корабля в борт противника становился гибельным. Казалось, возвращаются давно минувшие времена греко-персидских или Пунических войн. Как и тогда, корабли противников в сражении при Лиссе маневрировали, стремясь подойти к борту неприятеля и нанести удар. Австрийцы делали это лучше и смелее, и они победили.

И вот уже появились убежденные сторонники тарана как главного оружия в борьбе на море. Они полагали, что артиллерии суждено теперь играть второстепенную роль. Боевые корабли

строились с острыми выступами в подводной части носа, на всех флотах разрабатывалась тактика таранных ударов. Так было и в России. Макаров, разумеется, внимательно изучал эти новые особенности боевых действия. Можно было ожидать, что он, человек темпераментный и увлекающийся, к тому же отчаянный сторонник решительных действий, а таранный удар – именно действие такого рода, куда уж больше! – станет горячим сторонником новых тактических увлечений. Но нет. Быть может, лейтенант Макаров и не избежал бы подобного увлечения, однако контр-адмирал Макаров проявил здесь достаточно рассудительности и мудрости. Еще в 1891 году он пришел к выводу, что «от правильного использования артиллерийскими силами корабля будет много зависеть исход боя».

«...Будет много зависеть...» Сказано осторожно для человека, столь любившего категорические решения. Дальнейшее направление развития военно-морского флота было им угадано совершенно верно. Позднее он уже безусловно утверждал, что именно артиллерия будет решать судьбу сражений на море. И это подтвердилось боевой практикой ближайших десятилетий, вплоть до второй мировой войны, когда авиация внесла здесь существенные коррективы. Тогда же Макаров успел классически сформулировать, что представляет собой таранный удар среди прочих видов морского оружия: «Тараны надо... считать, как холодное оружие, лишь второстепенным средством, ибо для нанесения удара необходимо сойтись с неприятелем вплотную, тогда как этому в значительной мере будет препятствовать артиллерийская и минная стрельба». Оценка абсолютно верная, хотя в ту пору, когда писались эти строки, военные корабли не строились без таранного устройства.

Артиллерийские конструкторы тоже не зря хлеб ели. Вскоре появились стальные бронебойные снаряды. Поначалу они были несовершенны, но прогресс здесь шел стремительно, и артиллерия начала восстанавливать утраченный было престиж. Не дремали и создатели брони: росла толщина, а главное – прочность броневой стали, металл подвергали особо сильной закалке и т. д. Словом, соревнование между снарядом и броней продолжалось, не утихая.

И вот в это самое время Макаров становится главным инспектором морской артиллерии, такое назначение он получил 8 октября 1891 года. До сих пор Степан Осипович никогда специально не занимался вопросами артиллерии.

В этой связи его новый пост выглядел несколько неожиданным. Биографы Макарова высказывали предположение, что новый пост его объяснялся чисто бюрократическими

обстоятельствами: другой вакантной должности не имелось, а здесь чиновники морского ведомства надеялись похоронить этого беспокойного человека в ворохе канцелярской переписки. Все опять-таки получилось иначе: бюрократы из Адмиралтейства не получили ожидаемого покоя, а сам Макаров, с блеском освоив новое для него дело, приобрел еще один неофициальный, хотя и вполне заслуженный им титул – «покоритель брони».

...Когда Макаров сдал командование корветом «Витязь» и вернулся к службе после полугодового отпуска, он опять получил назначение довольно эфемерное. Официально оно звучало вполне солидно: младший флагман Балтийского моря. Да, слово «флагман» (то есть командующий эскадрой) звучит очень эффектно, если бы не это маленькое добавление – «младший». А фактически Макаров опять ни за что определенное не отвечал и, следовательно, ничем конкретным не руководил. В течение 1890 и большую часть 1891 года он был, что называется, «на подхвате». Он успел побывать председателем комиссии по испытанию броненосца «Император Александр II» и председателем комиссии для производства экзаменов обучающихся в учебно-артиллерийской команде, заняться изготовлением предохранителей для таранных устройств и т. д. и т. п. Все это были второстепенные (или третьестепенные?) вопросы в тогдашней флотской жизни. Но выполнял свои задания Макаров на совесть и, как обычно, «с походом».

В феврале – марте 1891 года Макарову довелось производить инспекторский смотр двум флотским экипажам. Дело обычное, рутинное, сплошь и рядом исполняемое формально. Любопытно посмотреть на макаровский отчет о смотре. Отчет обстоятельный – 16 страниц большого формата. Впрочем, дело тут не только (и не столько) в обстоятельности изложения. Помимо обычных в подобных случаях разделов (строевое ученье, артиллерийское ученье, обмундирование и т. п.), отчет Макарова свидетельствует, что он дотошно входил во все мелочи казарменного быта. Тут высказаны соображения об устройстве квасоварни и о способах натирания полов, о контроле за качеством мяса, о гимнастических упражнениях для матросов и даже (прошу прощения!) есть раздел, без обиняков озаглавленный: «Дурной запах в казармах».

Сейчас этот документ листаешь с некоторой грустью. Боевой офицер, заслуженный адмирал, автор многочисленных ученых трудов и изобретений, награжденный двумя премиями Российской Академии наук, – и вот «запах в казармах»... Ну что ж, черновой работы не следует чураться никогда и никому.

* * *

В новой должности круг обязанностей Макарова был широк чрезвычайно. Чем ему только не приходилось заниматься! С обычной для него энергией он ринулся в область, где ранее не был специалистом, стремясь как можно скорее стать им. Да, артиллерия – главное оружие корабля, и это оружие решает судьбу войн на море, а порой и судьбу государств. Тонкие стволы орудий малозаметны в сравнении с огромной массой боевого корабля, они куда короче высоких мачт и куда тоньше дымовых труб. Но ради них, ради этих тонких стальных стволов, тяжело пыхтят в недрах корабля паровые машины, смотрят вдаль сигнальщики на мачтах, колдуют у приборов офицеры в боевой рубке. Все – ради того, чтобы когда-то, в неизвестной широте и долготе, эти тонкие стволы выбросили в небо, в сторону еле видимого противника, свои смертоносные снаряды. Все на корабле служит, в сущности, им, орудийным стволам. Какой же военный моряк может не любить артиллерию?

Итак, должность Макарова была хлопотной, и хлопоты отличались весьма большим разнообразием. Он составлял программы и пособия для обучения артиллерийских офицеров. По его инициативе были внесены изменения в таблицы стрельбы; дело это становилось крайне важным, ибо резко выросла мощь заряда и дальнобойность орудий. Он предложил главному медицинскому инспектору флота провести исследования о влиянии стрельбы из дальнобойных орудий на здоровье людей; были проведены опыты с животными, а потом издан специальный циркуляр по флоту, предусматривающий соблюдение определенных мер предосторожности.

В здание на берегу Невы, украшенное золотым шпилем, стекались донесения со всех морских берегов необъятной России. И Макарову, как главе артиллерийского ведомства флота, приходилось принимать решения по самым разнообразным вопросам. Много довелось ему заниматься и своей второй родиной – Дальним Востоком. Русские морские границы в тех краях охранялись тогда слабо. Этим пользовались японские, американские и канадские браконьеры, которые вели хищническую добычу пушнины и ценной рыбы в наших водах. Макаров занялся и этой проблемой. По его указаниям русские сторожевые суда вооружались артиллерией. «Орудия чтоб были со щитками», – наказывал Макаров. Педантичность эта была весьма целесообразной. Лихие браконьеры были вооружены, оружие применяли очень свободно, стреляли метко. Пожалуй, стоило в этих условиях укрывать орудийную прислугу за

стальным щитом.

Пост, занимаемый Макаровым, приобщал его уже к делам общенационального масштаба. Так, в 1892 году ему предложено было высказаться по поводу проекта правил о таможенных пошлинах. Тема имела важное государственное значение, так как основная масса русской внешней торговли производилась на иностранных судах, а на тех, что плавали под русским флагом, экипажи порой набирались из иностранных моряков: своих не хватало, и никто не заботился об их подготовке в нужном количестве, Торговый флот был малочислен, и к тому же корабли в значительной части строились за границей. Все это ставило экономику страны в определенную зависимость от иностранных судовладельцев.

Макаров впервые официально высказывался по государственному вопросу такой важности. И он сразу же показал себя человеком, мыслящим широко и государственно (что подтвердила впоследствии вся его деятельность). В короткой записке Макаров указал на корень зла: слабость отечественного торгового флота. Однако простое форсирование судостроения не может решить проблему, предупреждал он, ибо нет никакой уверенности, «что выстроенные корабли будут иметь русские экипажи». И Макаров предлагал комплексные меры (в том числе увеличение пошлин и субсидирование отечественного судостроения), и суть его предложений сводилась к необходимости оказывать предпочтение «судам, построенным в России, плавающим с русскими командами».

С течением времени для Макарова постепенно обрисовались контуры главнейших проблем, которые ему надлежало разрешить. И прежде всего – внедрение на флоте бездымного пороха. Здесь ему пришлось работать с Дмитрием Ивановичем Менделеевым. Вообще-то познакомились они уже несколько лет назад, когда Макаров начал работать над книгой «Витязь» и Тихий океан». И сразу почувствовали симпатию друг к другу. Оба они были во многом схожи в главном: оба вышли из самой гущи народа. Оба были необычайно талантливы и разносторонни. (Уместно сделать маленькое отступление: обыденное представление связывает имя Менделеева с его периодической системой, и только; это, однако, чрезвычайно узкая точка зрения. Ныне подсчитано, что работы по химии составляют лишь 9 процентов всех его трудов[13]; он занимался социологией, экономикой, нефтяным делом, метрологией, техникой и многим, многим иным, причем во всех областях высказал ряд глубоких и смелых идей, которые, думается, и по сей день еще порой не получили должного признания.)

Характером они тоже были схожи. Нередко в России случалось так, что даровитые люди отличались робостью, застенчивостью, мягкосердечием, переходящим порой в слабость. Нет, Менделеев и Макаров были не из таких. Они могли произнести громовую речь в защиту своих идей, где надо – постучать кулаком по столу, где надо – умело написать письмо по начальству, а если требовалось, то и поставить ультиматум (и ставили неоднократно) или обратиться через голову бюрократов к общественности (и обращались). Оба были в общежитейском смысле люди суровые, крутые, упрямые. В конечном счете это и привело их к разрыву. Но о том в свое время.

Благодаря таланту Менделеева и при энергичной поддержке Макарова производство бездымного пороха было освоено в России чрезвычайно быстро и столь же быстро внедрено в практику. История эта поразительно интересна и отличается прямо-таки детективным сюжетом. К сожалению, здесь нет места для подробного рассказа на эту тему. Тем более что главным действующим лицом в деле создания русского бездымного пороха был все же не Макаров, а Менделеев.

Макарову много пришлось заниматься изучением взрывчатых веществ. И здесь далеко не все шло гладко. В конце XIX и вплоть до начала XX столетия в русском военном флоте снаряды начинялись пироксилином. Между тем еще в 1885 году во Франции было изобретено гораздо более сильное взрывчатое вещество – мелинит (в разных странах его называли по-разному, в Японии это знаменитая шимоза). 8 июля 1893 года Макаров подал записку в Артиллерийский комитет о производимых под его руководством испытаниях снарядов с мелинитом. Сомнений не было – новое «взрывчатое вещество действует сильнее, чем пироксилин». Впоследствии Макаров неоднократно напоминал о необходимости дать русской артиллерии эти более мощные взрывчатые вещества, принятые уже на других флотах. Но тщетно. Русский флот вступил в войну с Японией с теми же пироксилиновыми снарядами, которые в несколько раз уступали по взрывной силе японской шимозе. Увы, это был не первый и далеко не последний случай, когда плодотворные идеи и предложения Макарова бесследно исчезали в канцелярской пучине, не подвергнувшись даже практическому испытанию...

В начале 90-х годов в сталелитейном производстве были достигнуты существенные успехи. К сожалению, Россия в ту пору несколько отставала в этом деле от развитых стран Запада. Вот почему для нужд русского флота приходилось ввозить из-за границы значительное количество броневых плит. Основными поставщиками служили фабриканты Англии и Германии. В ту

пору особенных успехов добились британские сталелитейщики. В Англии фирмой «Гарвей» был изготовлен новый тип брони с очень сильно закаленной поверхностью. Прочность металла при этом настолько возросла, что снаряды разбивались в куски и отскакивали от броневого листа, как горошины.

Осенью 1892 года на одном из русских полигонов под Петербургом Макаров присутствовал на испытаниях английских плит такого типа. Все шло как обычно: снаряды, пробивавшие обыкновенную броню, оказывались бессильными перед броней с сильно закаленным поверхностным слоем. И вдруг... Один за другим снаряды начали пробивать английские плиты с поразительной легкостью. Впрочем, сенсации не произошло. Вскоре выяснилось, что служащие полигона просто-напросто поставили броневой лист по отношению к орудию другой стороной, незакаленной. Ошибку исправили, и снаряды вновь стала постигать та же участь, а плита оставалась цела. Для всех присутствовавших на полигоне этот эпизод остался просто забавным курьезом, поводом для веселого рассказа за ужином. Для всех, кроме одного. Кроме Макарова. Он думал, сопоставлял. Почему же закаленный слой так легко был пробит с изнанки? Случайность это или закономерность? И если закономерность, то как использовать ее для того, чтобы одержать победу над мощной броней?..

Вскоре у Макарова сложилось ясное представление о том, каковы пути к этой победе. 15 февраля 1893 года он впервые сформулировал свою идею в обычной для него ясной и лаконичной форме: «Так как... деформация снаряда происходит главным образом в первый момент соприкосновения вершины снаряда с весьма закаленным слоем плиты, то есть основание полагать, что если бы поверх закаленного слоя имелся бы хотя небольшой толщины слой из более вязкой массы, то снаряды не будут столь сильно деформироваться, так как головная часть будет работать, уже будучи как бы сжатой в вязком металлическом обруче, который и удержит снаряд от разрушения». Но поскольку на броне неприятельского корабля установить слой из мягкого металла, разумеется, невозможно, то Макарову пришла смелая мысль: насадить на головку снаряда колпачок из мягкой стали. Вскоре такие насадки были изготовлены по его проекту на Обуховском сталелитейном заводе.

Колпачок этот и в самом деле точно соответствовал своему названию. Его насаживали, как бы надевали, на головку самого обыкновенного снаряда. Физический эффект действия был таков: со страшной скоростью ударяясь о броню, колпачок

деформировался, в месте удара создавалась чрезвычайно высокая температура. Закаленный поверхностный слой плиты разрушался, и снаряд, продолжая движение в вязкой массе мгновенно расплавившегося колпачка, проникал в поврежденную броню. Разумеется, все это было, так сказать, в идеале.

Загоревшись новым делом, Макаров очень спешил, торопил всех, и вот уже скоро, 28 марта, было проведено первое испытание колпачков (впоследствии поклонники адмирала назвали их «макаровскими колпачками»). Как явствует из официального документа Морского технического комитета, в броневой лист толщиной в 10 дюймов (около 25 сантиметров) с закаленной поверхностью было выпущено два шестидюймовых снаряда с наконечниками из мягкой, незакаленной стали: «После первого выстрела в плите образовались сквозные радиальные трещины; после второго плита разбилась на пять частей». Представители английской фирмы, присутствовавшие при этом, «были столь поражены результатом испытания», что тут же... снизили цену на плиты!

Итак, первое же испытание далеко еще не доведенного до совершенства изобретения Макарова оказалось успешным. Правда, впереди предстояло много работы и сам изобретатель прекрасно понимал это. Скажем, каким образом крепить на головке снаряда накладки из мягкой стали? Решение удалось найти далеко не сразу. Первые колпачки пытались крепить при помощи... резинового клея. Попробовали, грешным делом, даже простой столярный! Затем Макаров, который вообще очень любил оригинальные решения, пытался соединить колпачок со снарядом электромагнитным способом. Попытка оказалась неудачной. Все эти затруднения были естественными для всякого нового дела, поэтому изобретатель колпачков и его помощники не думали падать духом.

Надо было осмотреться, да и подзанять опыта у «соседей». Осенью 1893 года Макаров совершает стремительный и, как обыкновенно, чрезвычайно целенаправленный вояж по крупнейшим артиллерийским и сталепрокатным предприятиям Германии, Англии и Франции. 28–29 сентября он осматривал заводы в Данциге, 2–3 октября – заводы Круппа в Эссене, 6 октября прибыл в Англию и в течение недели исколесил чуть ли не весь остров, побывав в Портсмуте, Шеффилде, Ньюкасле и других центрах военно-морской промышленности «владычицы морей». Затем стремительный рейд Гавр – Париж – Марсель и обратно на север через всю Францию.

Снаряды, броня, артиллерийские орудия, строящиеся военные корабли, снова снаряды, снова «броневые плиты и

орудия – и так целый месяц. И никаких отвлечений туристского сорта! Ни Вестминстерское аббатство, ни замки Рейна, ни купания на Лазурном берегу – всему этому в макаровском энергичном расписании не уделено было ни одной минуты. Делу – время... Зато увидел он многое. В те патриархальные времена еще не очень секретничали даже перед „вероятными противниками“, а если вдруг уж очень хотели сохранить что-нибудь в секрете, то не особенно квалифицированно умели это делать. Словом, взглянув на дела „соседей“, Макаров увидел в собственном доме упущения. Мы отстали в развитии взрывчатых веществ. У нас хорошие орудия, но маломощные снаряды. У нас нет бронебойных снарядов, и хоть в Европе их тоже пока нет, зато опыты с ними ведутся там куда более энергично.

Вернувшись на родину в начале ноября, Макаров намеревался энергично продвинуть дело со своими колпачками. Это было не просто, ибо для проведения широких испытаний требовалось не только время, но и значительные средства: ведь и крупнокалиберные снаряды и в особенности броневые листы стоили весьма дорого. Да и организация подобных стрельб на полигоне – дело не шуточное. Своей властью Макаров не мог разрешить все эти проблемы. Нужно было добиваться содействия многочисленных ведомств, чтобы получить каждый снаряд и каждую плиту. И этой брони колпачкам Макарова пробить не удалось...

Не удалось, хотя изобретатель настойчиво спорил на заседаниях, опровергал заключения экспертов, когда эти заключения казались ему неверными, требовал, настаивал. Естественно, что в ходе полемики страсти накалялись, а от этого недопонимание спорящих сторон не уменьшалось. В пылу борьбы темпераментный Макаров и увлеченные его идеями соратники объявляли колпачки чуть ли не панацеей от всех артиллерийских бед, универсальным средством против любой брони. Это было, конечно, сильное преувеличение, это было просто-напросто неверно. Макаровское усовершенствование имело для своего времени несомненную практическую ценность, важным преимуществом колпачков являлась их дешевизна и простота изготовления. Теперь очевидно, что Макаров шел верным путем. Конструкция так называемого подкалиберного снаряда, применяемого и поныне в качестве бронебойного средства (против танков, например), основана, в сущности, на том же принципе. Слов нет. в свое время изобретение Макарова могло бы усилить результативность огня нашей артиллерии.

Могло бы... Но для этого следовало проделать еще очень большую работу над усовершенствованием колпачка. Скажем, как

его крепить на головке снаряда? Макаров понимал, что это, пожалуй, наиболее сложная проблема в реализации его изобретения. Опыты продолжались. Теперь о резиновом клее он и его помощники вспоминали с улыбкой. После долгих испытаний решено было применить пайку. В качестве припая использовали самые различные материалы. Соединение колпачка со снарядом казалось теперь достаточно прочным. Казалось... Только вот оппоненты резонно указывали, что такое соединение непрочно. В стволе орудия при взрыве заряда снаряд подвергается чудовищному давлению. А вдруг в этот момент колпачок отвалится, что тогда? Даже на полигоне разрыв орудийного ствола всегда считается событием чрезвычайным. А в бою? Об этом и говорить нечего. Значит, нужно экспериментировать, пробуя различные методы насадки колпачков.

Однако испытания проводились вяло, зато одна за другой активно заседали несколько комиссий. Всякий раз, когда вставал вопрос об использовании изобретения Макарова во флотской практике, эксперты указывали на ряд недоработок в конструкции колпачков и недостаточное количество проведенных опытов. В немалой степени это было справедливо, но добиться форсированного проведения экспериментов Макаров не смог. Получался заколдованный круг. Движение дела еще более застопорилось после того, как в начале 1894 года Макаров вновь обратился к практической деятельности на флоте, а в конце года ушел с эскадрой в чужие моря. Само собой разумеется, что с его отсутствием опыты с колпачками прекратились вовсе.

Первое время работы над «макаровскими колпачками» были засекречены. В официальной переписке они обозначались туманным термином «магнитные приспособления». Впрочем, о характере тогдашней секретности уже говорилось. Пренебрегали ею везде, а в России – в особенности. И вот 14 апреля 1893 года Морской технический комитет постановил, «что столь простую вещь, как улучшение снарядов посредством приставных наконечников, невозможно держать в секрете», и не принял мер к обеспечению секретности этой работы. А председательствовал в тот день на заседании комитета не кто иной, как сам Макаров... И он, стало быть, тоже по обычаю многих тогдашних русских офицеров пренебрежительно относился ко всем мерам обеспечения военных и иных секретов. Понять его вроде бы можно: широкой и открытой натуре Степана Осиповича была глубоко антипатична всякая подозрительная скрытность. Понять, но не простить. Ибо очень скоро изобретение Макарова сделалось известно за границей. И там во многих флотах быстро получило практическое применение.

7 апреля 1902 года русский военно-морской атташе сообщал Макарову из далеких Соединенных Штатов Америки об испытании броневых плит, заказанных для русских кораблей: плита без повреждения выдержала попадания обычных бронебойных снарядов, и тогда «я обратился к представителю завода с вопросом, согласится ли он произвести по плите четвертый выстрел, не в зачет испытанию, снарядом с наконечником. Согласие было охотно дано... Снаряд с наконечником... пробил навылет как самую плиту, так и деревянную рубашку и стальные листы подкладки и ушел в насыпь за плитой. Он сделал в плите круглую дыру ровно в 4 дм диаметром с правильными и резко обрезанными краями... Я особенно горжусь тем, что присутствовавшие при опыте офицеры американского флота... мне заявили, что наконечники изобретены вашим превосходительством и что об этом знает весь американский флот».

Что к этому добавить? Разве только то, что как раз незадолго до получения этой депеши соотечественники Макарова, участники совещания в Морском техническом комитете, постановили: нельзя, дескать, признать возможным «в настоящее время снабжать наконечниками существующие бронебойные снаряды». Против этого решения выступил только один из участников совещания. Сам Степан Осипович...

Разумеется, никто из офицеров, генералов и адмиралов, участвовавших в решении судьбы колпачков, не желал сознательно зла русскому флоту. Никто из них не был ни предателем, ни, так сказать, «вредителем». Но вред делу обороны государства они, конечно, наносили, и немалый.

Происходила нередкая в старой России история: важное дело откладывалось на неопределенный срок, откладывалось не в силу чьей-то злонамеренности или враждебных происков, а по извечной дурной манере не креститься, пока не грянет гром.

Манера эта родилась не вчера, но на рубеже XX века получила чрезвычайное распространение в кругах правящей бюрократии.

Тому были свои причины. Самодержавная государственная власть имела шаткую социальную опору, отсюда – неуверенная, колеблющаяся политика, отсюда и соответствующий тип исполнителей этой политики – людей слабых, ограниченных, беспринципных. Безликий бюрократ или слабохарактерный либерал – вот два наиболее распространенных типа сановников той эпохи.

Само собой разумеется, что подобная среда была органически враждебна всякому живому, творческому делу, всяким

новшествам и попыткам преобразований. Сословные и классовые предрассудки, мелкая ревность ко всему инициативному и талантливому, чиновничья лень и обломовское бесконечное откладывание всякого решения до «переезда на новую квартиру» – это-то и приводило на практике к тому самому «вредительству», от которого вскоре так жестоко пострадал русский флот. Да разве один только флот!..

Весь бюрократический аппарат царизма, весь сверху донизу, аппарат инертный и окостенелый, исторически уже переживший себя, не был способен поспевать за стремительным ходом исторических событий, мог лишь пытаться тормозить их. В этом аппарате господствовал тип равнодушного исполнителя, чуждого масштабным и смелым идеям. Ясно, что такие люди, как Макаров, постоянно нарушавшие общее сонное благополучие, могли вызывать в этой среде одно лишь раздражение. И, отмахиваясь от него, губили то живое дело, с которым он выступал. И не по злодейскому умыслу, а так, по инстинкту сохранения собственного бюрократического спокойствия: да чего там... у нас страна большая... народу много...

И тысячу раз прав был один из младших современников Макарова, который чуть позже вынес свой холодный, но точный приговор: «Царизм оказался помехой современной, на высоте новейших требований стоящей, организации военного дела...»[14] Звали этого мало тогда известного современника Владимир Ильич Ульянов.

В конце концов Макаров обратился прямо к главе морского ведомства великому князю Алексею Александровичу, дяде царствующего императора. Этот «генерал-адмирал» (такое звание носил глава русского флота еще от петровских традиций) меньше всего заботился об исполнении своего служебного долга, занятый иными проблемами. И весь Петербург знал, что великий князь «занят» мадемуазель Балетта, французской «актрисой», залетевшей на свои специфические «гастроли» в Северную Пальмиру. В чулок этой заезжей кокотки попали изрядные суммы из русской морской казны. На флоте недоставало телефонов и радиоаппаратуры, бушлатов и одеял, зато «актриса» скупала сибирские меха и уральское золото. А когда карьера ее покровителя скандально рухнула после Цусимы, пташка упорхнула на милую родину.

* * *

Все это Макаров, конечно, хорошо знал. Но выше инстанции

на флоте уже не имелось. В записке, составленной им 22 января 1904 года, он признавал, что колпачки еще несовершенны, однако давал обоснованную (и на этот раз безусловно объективную) их оценку: «...колпачки усиливают действие снаряда на 10–16%, что весьма важно. В процентах это не кажется так много, но в действительности выходит, что при колпачке снаряд пробивает броню, а без колпачка не пробивает; разницу эту никакими процентами оценить нельзя, ибо если снаряд пробьет броню насквозь, то он произведет разрушение, а если не пробьет, то действие будет = 0».

«Действие» от записки Макарова было тоже «равно нулю», ибо через несколько дней началась война с Японией, и все текущие дела приостановились. Как бы предвидя такой исход дела, Макаров еще три года назад горько сетовал своему старому знакомому председателю Морского технического комитета вице-адмиралу Ф. В. Дубасову, что его предложения о водонепроницаемых переборках на кораблях осуществились тоже с великим трудом, «но там на помощь явились аварии», кончившиеся трагически. Так неужели, спрашивал Макаров, имея в виду свой бронебойный снаряд, «здесь нужна война, и если ее не будет, то никто не обличит неправильного решения» морского ведомства?

Увы, так оно и произошло. Макарову было не занимать энергии, целеустремленность, и настойчивость никогда его не оставляли, но он так и не увидел снарядов со своим усовершенствованием на русских военных кораблях. Поистине трагически звучит письмо Степана Осиповича, написанное им уже после начала русско-японской войны, незадолго до своей гибели. Уезжая в Порт-Артур, Макаров настоятельно просил выслать в распоряжение Тихоокеанского флота колпачки, он даже посчитал, что на это потребуется всего два вагона. «Покорнейше прошу... – настаивал Макаров, – ускорить это дело, чтобы колпачки поспели к предстоящему генеральному сражению...» Степан Осипович погиб через полтора месяца после этой своей последней просьбы, но Морское министерство все же успело ответить ему очередным, на этот раз также последним, отказом...

Макаров никогда не был одиноким в своей деятельности. Во все времена у него доставало расторопных и преданных помощников и последователей. С их легкой руки еще при жизни адмирала его усовершенствования для бронебойных снарядов под метким названием «макаровских колпачков» получили широкую известность.

Да, название это сделалось весьма популярным, правда, только название. Между тем во всех флотах мира Макарова

почтительно именовали «покорителем брони». Так называли его и в русском флоте, но так не считали в морском ведомстве. И поэтому изобретение Степана Осиповича не было вовремя принято на вооружение во флоте его родины. А потом устарело, как устаревают все технические новшества, не осуществленные своевременно.

Так оказалась бесполезной для России оригинальная идея Макарова-артиллериста, идея, которую его сподвижник, тогда скромный морской офицер, а впоследствии крупнейший русский судостроитель и советский академик А. Н. Крылов, считал важнейшим из всех его изобретений.

«Помни войну!»

На всех крупных военных кораблях имеется так называемая адмиральская каюта. Делается это, как и все в военном деле, не зря: вдруг именно данный корабль станет флагманом эскадры и на мачту взлетит адмиральский флаг – где прикажете тогда разместиться начальнику эскадры? Конечно, большую часть жизни кораблей адмиральские каюты пустуют. Ну что ж, ведь и пушки стреляют считанные часы, а то и минуты...

Адмиральское помещение броненосца «Император Николай I» было обставлено в духе тогдашней традиции довольно прихотливо – «комфортно», как выражались тогда: мебель красного дерева, секретер с бронзовыми ручками, обитые бархатом кресла, иллюминаторы прикрыты шторами японского шелка, на полу – дорогой текинский ковер, в углу – фортепьяно. На броненосцах конца прошлого столетия еще доживали бытовые традиции романтических парусников. А парусники – даже военные, точнее, именно военные прежде всего! – щедро покрывались резными и лепными украшениями и на носу, и на корме, и по бортам, бронзовыми, а то и вызолоченными аллегорическими фигурами, балюстрадами, балкончиками. И каюты командиров и адмиралов напоминали великосветские кабинеты, а кают-компании (место собраний и обедов офицеров) – аристократические гостиные. Все помнят: «Янтарь на трубках Цареграда, фарфор и бронза на столе...» Даже в дальнем плавании, даже на крошечном по сравнению с безбрежным океаном куске дерева офицер, выросший в родовом поместье Йоркшира или Нормандии, должен был жить в привычной для себя обстановке. И что до десятков и сотен матросов, которые спали на нарах в тесных, лишенных отопления кубриках и ели прямо на полу из общего котла? Ведь и их отцы жили точно так же в лачугах, лепившихся вокруг нормандских или йоркширских поместий...

Впрочем, в адмиральской каюте «Императора Николая I» личные вещи ее обитателя явно дисгармонировали с кокетливым интерьером. Письменный стол на гнутых ножках (более приспособленный для дамского рукоделья, нежели для серьезной работы) был завален бумагами, книгами. Часть книг и журналов, не вмещаясь на столе, стопками лежала на ковре. На туалетном столике чернел огромный (в то время других не было) корпус фотоаппарата, рядом теснились какие-то банки, склянки и коробки – овальное зеркало на стене брезгливо отражало этот презренный хлам.

Сам хозяин каюты сидел за столом и быстро писал. В каюте, залитой солнцем, было жарко, и белый адмиральский китель оставался незастегнутым. Левая нога, перебинтованная и поэтому казавшаяся неестественно толстой, была вытянута на стуле.

На бумагу ложились ровные размашистые строки: «В таком виде я командовать не могу. Адмирал нужен для работы, а не для синекуры. Доктора, разумеется, говорят, что нужен абсолютный покой, но как его достигнуть – вот в чем вопрос?! Я уже 2 1/2 месяца, как не выхожу из каюты. Теряю всякую надежду поправиться».

Адмирал отложил перо, морщась, поправил больную ногу и снова продолжал писать: «Ты просила, чтобы я перевел тебе некоторую сумму для поездки за границу с детками на лето, и я перевел 500 рублей. Разумеется, здоровье – дело важное, но, ради бога, побереги деньги, сколько можно. Шиком и элегантностью мы никого не удивим...»

Адмирал поднял голову. В ровном ритме движения корабля он привычным чутьем моряка уловил нечто новое. Да, так и есть, машина снижает обороты. Он потянулся было к висевшему над столом длинному шнуру звонка (а шнур, конечно, украшен двумя богатыми кистями!), но его предупредили: раздался осторожный стук в дверь. Вошел немолодой лейтенант и доложил:

– Ваше превосходительство, подходит посыльный катер командующего Соединенной эскадрой вице-адмирала Тыртова. Командир корабля приказал остановить броненосец и принять пакет.

– Хорошо. Пакет прошу немедля подать мне.

...И вот сломана красная сургучная печать, разорван толстый конверт. Вице-адмирал Сергей Петрович Тыртов просит контр-адмирала Степана Осиповича Макарова «составить соображения о том, как приготовить суда к бою и как вести бой». Поскольку боевое столкновение с противником возможно очень скоро, вице-адмирал просил контр-адмирала поспешить.

Гм... Задача... Как подготовить суда к бою – этой проблемой Макаров уже занимался, дело важное. Еще сколько неприятностей он нажил, когда лет десять назад выступил с идеей разработать для каждого корабля план мобилизации! Но составить инструкцию о том, как вести бой?.. Тут на память почему-то приходили классические строки: «Что тут хитрить, пожалуй к бою, уж мы пойдем ломить стеною...» Да, конечно: русский моряк не спускает флага, последний живой офицер или матрос должен взорвать корабль. Инструкция о том, как вести бой? И опять вспоминалось классическое: «Die erste Kolonne marschiert... Die zweite Kolonne marschiert...» Унылое прусское доктринерство,

мертвечина в военной жизни, так гениально схваченная Львом Толстым! Неужели от него требуют чего-то подобного? Да нет, вроде не то... Позвольте, позвольте, ну а как в самом деле составить для командиров кораблей инструкцию на случай предстоящего сражения? Какие поставить цели, на что обратить внимание? И не вообще, а сегодня, сейчас?..

Макаров порывисто повернулся на стуле и потянулся к дальней стопке бумаг – больная нога сразу же напомнила о себе. Он терпеливо подождал, пока боль утихнет. Затем энергично дернул за кисть звонка. В дверях опять тотчас же появился лейтенант. Адмирал коротко распорядился:

– Стопку чистой бумаги, сухарей, крепкого чаю. Меня беспокоить только в крайнем случае.

* * *

7 ноября 1894 года Макаров был назначен командующим эскадрой в Средиземном море. Ему надлежало срочно выехать из Петербурга в Пирей, где стояли корабли русской эскадры. Итак, пост начальника морской артиллерии он покидал окончательно. На прощание сослуживцы устроили ему пышный банкет. Отвечая на восторженные речи своих помощников, Макаров сказал:

– Три года работы с вами открыли мне новый горизонт, познакомили с силами, заслуживающими большого внимания, о существовании которых я не подозревал... Мне пришлось начать работу с вами, тружениками огня, когда еще не был закончен мой труд «Витязь» и Тихий океан». Итак, я имел дело с двумя стихиями: с огнем и водой. Трудно было!.. Но теперь все исполнено...

Конечно, удалось исполнить далеко не все, что хотелось, и Макаров это понимал лучше всех, да не говорить же о том на банкете. А вот насчет новых горизонтов, так это уж чистая правда. И сам Макаров принадлежал к числу тех людей, которые в своем развитии поднимаются со временем все выше и выше. А чем больше высота, тем шире открываются горизонты. Эти три года службы в Адмиралтействе много дали сорокапятилетнему адмиралу: теперь он видел перед собой уже весь русский флот во всей широте его государственных задач. Теперь Макаров был вполне готов для службы на новом, в высшей степени ответственном поприще. Русский военно-морской флот впервые пришел на Средиземное море в XVIII веке и сразу же покрыл себя громкой славой. Достаточно лишь назвать имена Ушакова и Сенявина, вспомнить наши славные победы под Чесмой и

Наварином, у острова Корфу и в Афонском сражении. В 1833 году русский десант даже высадился на Босфоре, у самых стен Константинополя (правда, уже в качестве союзников султана).

Затем настали иные времена. После тяжелой неудачи в Крымской войне русские эскадры более не появлялись в этих водах. И вот теперь – снова. В секретной инструкции, врученной Макарову, говорилось: «При обыкновенных мирных обстоятельствах назначение эскадры судов в Средиземном море заключается главным образом в поддержании политического влияния России на Востоке. Эскадра наша должна составлять резерв на случай усиления наших морских сил на Тихом океане или для принятия участия в крейсерской войне...» И далее: «В мирное время во всех представляющихся вам политических вопросах вы обязаны следовать указаниям наших посланников и уполномоченных дипломатических агентов... Со всеми представителями иностранных флотов быть в одинаковых отношениях, не давая повода предполагать какое-либо предпочтение тому или другому. Избегать всяких встреч, могущих вызвать взрыв оваций; быть крайне осторожным в действиях и еще более в политических разговорах».

Задачи, как видно, серьезные и сложные. И не случайно в инструкции Макарова предупреждают о необходимости избегать «оваций». После освободительной русско-турецкой войны 1877–1878 годов авторитет России на Балканах стоял очень высоко. Между тем многие земли, населенные славянами и греками, все еще находились под властью Австро-Венгрии и Турции. Появление русской эскадры в тех районах могло вызвать стихийные манифестации и даже выступления против оккупантов. Всего этого в Петербурге очень опасались.

2 декабря 1894 года Макаров прибыл в Пирей и принял командование эскадрой. Она была небольшой: броненосец «Император Николай I», крейсер «Владимир Мономах», три канонерские лодки, миноносцы, яхта. Да, эскадра небольшая, зато наконец-то Макаров командовал соединением современных боевых кораблей и при этом пользовался значительной свободой действий. Русские корабли не случайно базировались в Пирее: в ту пору отношения Греции и России были наилучшими. К тому же у Макарова оказалось в Афинах весьма влиятельное знакомство. Женой греческого короля Георга I была русская великая княжна Ольга Константиновна, двоюродная сестра царя Александра III. По случайному стечению обстоятельств Макаров был знаком с Ольгой Константиновной, она стала даже крестной матерью его первой дочери. Таким образом, командующий русской эскадрой встретил серьезную поддержку в греческом королевском дворце.

Это помогло ему успешно решить ряд проблем, связанных с долгим пребыванием эскадры в чужих гаванях: снабжение топливом и продовольствием, пребывание команд на берегу и т. д. Разумеется, не королева этим занималась, но ведь афинские чиновники отлично знали о знакомствах русского адмирала...

Планы Макарова были весьма обширны: он предполагал организовать минные учения, стрельбы, посещение стратегически важных средиземноморских акваторий и т. д. Но пока эскадра стояла в Пирее. И тут как всегда... (Вот уже неоднократно приходилось начинать рассказ о каких-либо делах Макарова со слов «как всегда»; да что делать, если он при любых условиях оставался самим собой, человеком, которого прямо-таки переполняли энергия и изобретательность.) Так вот, как всегда, Макаров сумел и здесь придумать нечто оригинальное. Дело касалось столь модных в те времена таранов. Как выяснилось очень скоро, в боевом отношении значение этого старомодного устройства оказалось равно нулю, но вот в мирное время эти мощные подводные острия представляли опасность для кораблей, и немалую. В тесной пирейской гавани, переполненной множеством судов, нередко происходили случаи непреднамеренных таранов. Порой они кончались трагически.

Возникала опасность, что острые форштевни русских тяжелых кораблей могут оказаться причиной таких столкновений. Ясно, что для русской эскадры, стоявшей в чужих территориальных водах, подобный случайный инцидент мог стать поводом серьезного политического скандала. Как же быть? И изобретательный ум Макарова нашел простой выход: следовало надеть на острие тарана устройство, прикрывающее это самое острие. Попробовали одно приспособление, другое, наконец, задача была решена: на форштевень стоящего корабля надевалось нечто вроде подушки из канатов, переплетенных стальными тросами. Макаров не без остроумия окрестил это свое приспособление «намордником».

Из Пирея скоро пришлось уйти, однако «намордник» Макарова и в дальнейшем эффективно служил своему изобретателю. Год спустя «Император Николай I» стоял в Гонконге. В гавань вошел английский крейсер и, становясь на якорь, так неудачно проделал маневр, что чуть было не задел форштевень русского корабля. Вскоре английский командир явился к Макарову с извинениями:

– Простите, но я чуть было не протаранил самого себя.

– Я все время находился на мостике, – отвечал Макаров, – и был совершенно спокоен. Никто не мог пострадать, так как на таране моего корабля надет «намордник».

– ?!.

Пришлось объяснить значение этого морского неологизма, а потом, так сказать, представить «вещественные доказательства». Англичанин был необычайно поражен этим и рассказал об увиденном офицерам других кораблей, в изобилии стоявших в порту. Все так заинтересовались макаровским изобретением, что через несколько дней автор должен был прочесть специальный доклад для моряков иностранных военных кораблей об устройстве «намордников».

Понимая стратегическое значение Средиземноморья, Макаров пристально изучал историю морских кампаний в этом районе и в особенности – боевой опыт русских эскадр. По его инициативе офицерам вверенных ему кораблей также предложено было заняться морской историей: это полезно, ибо в свете прошлого опыта яснее станут сегодняшние задачи. Один из офицеров успел даже прочесть доклад о действиях греческого флота в Эгейском море во время освободительной войны с турками. Да, именно успел... ибо русская средиземноморская эскадра вынуждена была срочно сняться с якоря и двинуться на другой конец света – на Дальний Восток. Приказ об этом был отдан 24 января 1895 года.

Для этой срочной передислокации русского флота имелись весьма серьезные причины. На Дальнем Востоке начали раздаваться военные громы, предвестники грозы 1904–1905 годов. В 1894 году японские милитаристы напали на Китай, намереваясь превратить его в свою колонию. Японцы, корабли которых были вооружены по последнему слову тогдашней военно-морской техники, разгромили слабый китайский флот. В Токио упивались успехом и бряцали оружием. Стремясь умерить хищные намерения самураев в отношении Китая и опасаясь за безопасность дальневосточных границ, Россия решила усилить свой Тихоокеанский флот Средиземноморской эскадрой.

Русские корабли под флагом контр-адмирала Макарова прошли Суэцкий канал и спешно направились через Индийский океан к берегам Японии. Не раз уже проделывал этот путь Макаров, но тут ему не повезло: накануне Степан Осипович тяжело заболел – в первый и последний раз в жизни. В холодную штормовую погоду он долго оставался на мостике в легком платье и жестоко простудился (северянину трудно привыкнуть, что в Средиземном море можно замерзнуть...). Следствием простуды было воспаление коленного сустава. Макаров мог передвигаться только с помощью костылей, однако в той напряженной обстановке отказался покинуть свой пост и остался на корабле.

В Японском море Средиземноморская эскадра была подчинена командующему Тихоокеанским флотом вице-адмиралу С. П. Тыртову, но сохранилась как самостоятельная боевая единица, а сам Макаров становился младшим флагманом. В апреле напряженное положение на Дальнем Востоке достигло кульминации: Россия, Франция и Германия потребовали от Японии вывести войска из Китая. Что скажут на это японцы? Решатся ли на войну? Ясно было одно: в случае вооруженного конфликта главные противники – Россия и Япония. На русских кораблях всерьез готовились к сражению. Тогда-то Тыртов и предложил Макарову составить проект инструкции о подготовке эскадры к бою. И вот, напряженно работая без перерыва целые сутки, мучимый приступами жестокой боли, Степан Осипович к исходу 24 апреля составил необходимый документ. На следующий день Тыртов, ни слова не изменив в макаровском проекте, объявил его в виде приказа «о подготовке судов к бою и о ведении боя».

Кажется, Макаров предусмотрел в этом приказе все: и как перекрасить корабли в целях маскировки, как тушить пожары, как обращаться с водонепроницаемыми переборками, и многое, многое другое, вплоть до того, что «перед боем или по тревоге следует из карцеров выпустить арестованных». В обстоятельном приказе содержался 31 пункт. Следует привести последний, тридцать первый, написанный уж очень «по-макаровски»: «На судах не должны забывать, что свои потери чрезвычайно видны; поэтому от времени до времени для ободрения людей и для усиления их энергии следует с мостика посылать в батарею известия о потерях неприятеля, видимых и предполагаемых. Известия эти должны встречаться в батареях громкими криками „ура“ и сопровождаться усиленной пальбой».

Приказ этот был впоследствии опубликован и долгое время считался образцовым. Но главное другое. Работая над подготовкой приказа, Макаров явственно ощутил, что личный состав русского флота при новых и резко изменившихся технико-тактических условиях имеет самое приблизительное представление о том, как вести бой. Это настораживало. Это тревожило. И именно тогда родилась у Макарова мысль написать работу на эту тему. Ту самую работу, которая впоследствии принесла ему наибольшую славу. И множество неприятностей.

Впрочем, на сей раз сражение не состоялось. К лету 1895 года обстановка на Дальнем Востоке несколько разрядилась: усиление русского военно-морского флота в этом районе отрезвляюще подействовало на японских милитаристов. Под давлением России Япония была вынуждена отказаться от ряда своих захватнических

требований по отношению к Китаю. Таким образом, русско-японский конфликт еще не дошел до войны, но перспектива вооруженного столкновения с тех пор для обеих сторон казалась неизбежной.

Только теперь Макаров счел себя вправе оставить корабль и принялся за лечение. Полтора месяца провел он в Японии на минеральных водах. Железный организм и отдых, столь редко выпадавший на его долю, лучше всяких лекарств помогли ему справиться с недугом. Даже потом, в полярных широтах, старая болезнь не напоминала о себе более.

Итак, Макаров впервые в жизни на курорте. Он отдыхает. Как же? Видимо, лучше всего об этом расскажет он сам, точнее, его дневник (а дневник ведется им регулярно, как всегда и везде!). Вот важная для нас запись от 19 июля 1895 года. Запись эта несколько протокольна и суховата, зато дает полный хронометраж образа жизни Макарова в ту пору.

«День проходит так:

5 ч. утра. Просыпаюсь и сажусь *писать морскую тактику*.

6 ч. Приносят чай.

7 ч. Японец-массажист; больную ногу – 10 м., здоровую – 5м.

7 1/4. Иду гулять.

7 3/4. Перед ванной массаж колена делает доктор И. А. Охотин.

8 ч. Ванна 20 мин.

8 3/4. Завтрак.

9 1/4–9 1/2. Прогулка.

9 1/2–11. Пишу тактику.

11–11 1/2. Прогулка.

11 1/2. Ванна 20 м., после лежу.

12 3/4. Завтрак.

1 1/2 до 3 ч. Отдыхаю.

4–4 1/2. Чтение на длинном кресле, ноги кверху.

4 1/2–6. *Пишу*.

6 1/2. Прогулка.

6 1/2. Ванна.

7 1/2. Обед.

9. Ложусь спать так уставши, что еле могу почитать 1/2 часа».

Итак, «пишу морскую тактику». Впервые под пером Макарова появилось черновое, так сказать, название будущей знаменитой книги. Впоследствии книга эта вышла под заголовком «Рассуждения по вопросам морской тактики». Адмирал не в первый (и не в последний) раз выступал как публицист, однако, вне всякого сомнения, данная работа занимает в его жизни совершенно исключительное место. Вот почему о содержании

книги и обо всем, что с ней связано, следует говорить подробно. Условимся для простоты выражения называть впредь эту книгу просто «Морской тактикой» (как называл ее сам автор в личных письмах и дневниках).

Чутье крупного военачальника и богатый практический опыт верно подсказали Макарову, что недостаточно, заниматься узкоспециальными сторонами подготовки офицерского корпуса русского флота, что пришла пора обратить внимание главным образом на воспитание у моряков широкого понимания своих задач в новых условиях ведения морской войны. И это было более чем своевременно. Во времена, когда Макаров писал книгу, насущно назрела необходимость обучения личного состава тактике современного боя и кораблевождения. И действительно, русские военные моряки получали хорошую подготовку в области специальных знаний, были закалены в походах, отличались храбростью и самоотверженностью. Однако, вспоминал впоследствии один видный военный ученый и публицист, никто из них в ту пору не задумывался над тем, как вести войну на море, а в Морском корпусе не было даже предмета морской тактики[15]. Другой очень известный морской писатель того времени, сам бывший моряк, участник обороны Порт-Артура и сражения при Цусиме, выражался о пренебрежении к тактике еще резче: «Удостоверяю тот факт, что ни за шесть лег пребывания в Морском училище, ни за два года пребывания в Морской академии я ни на одной лекции не слышал даже упоминания о ней. Она не вошла даже в список тех сочинений, которыми обязательно (от казны) снабжаются судовые библиотеки»[16].

Считалось, что в бою, мол, обстановка подскажет способ действий... Это было опять-таки по известной русской пословице про гром и мужика. И получалось в результате, что каждый военный корабль в отдельности и его экипаж готовы были к бою, эскадра же кораблей и даже весь флот в целом в случае войны оказались бы без ясного представления о своих действиях и задачах. Офицеров и матросов обучали вести бой, но не войну.

Уже после выхода в свет макаровской работы о морской тактике адмирал Тыртов сердито выступил в кронштадтской газете «Котлин»: «До сих пор неизвестно было, чтобы такая наука существовала. Никаких трактатов, ни иных сочинений об этом не было, кажется, за все время существования флотов». Итак, Тыртову о морской тактике «известно не было»... А ведь то был адмирал, опытный моряк! Что же говорить тогда о других сослуживцах Макарова?

Обострение международной обстановки на Дальнем Востоке, непрекращающееся англо-русское соперничество требовали от

военного флота России повышенной боевой готовности. А Макаров с тревогой замечал, что этой готовности во флоте в должной мере не наблюдалось. В первых же строках своей книги он со свойственной ему резкостью и бескомпромиссностью во взглядах обратился ко всем русским морякам: «Каждый военный или причастный к военному делу человек, чтобы не забывать, для чего он существует, поступил бы правильно, если бы держал на видном месте надпись: „Помни войну“.

Буквально следуя собственному же призыву, Макаров повесил плакат с этими словами над письменным столом своего кабинета. Немало находилось людей, иронически пожимавших плечами: дескать, чудит выскочка... А он назло пересудам даже запонки заказал с надписью «Помни войну». Да-с, запонки! Золотые запонки с большим дорогим камнем. И, появляясь на разного рода официальных приемах, Макаров порой демонстративно выставлял напоказ манжеты со своими оригинальными запонками. Вот, мол, вам, любуйтесь!

Однако суть дела, конечно, не в надписи и не в запонках. А в том, что всю свою жизнь он с колоссальной энергией и напористостью вопреки рутине, интригам, сплетням, зависти, лености, размахайству – вопреки всему готовил русский флот к войне. И когда настал час, повел его в бой. И погиб в бою.

«Помни войну!» – эти слова сделались девизом всей деятельности Степана Осиповича Макарова.

«Помни войну!». Армия и флот должны быть готовы в любой момент выступить на защиту родины. А значит, и вся деятельность военных, вся их повседневная и будничная деятельность в мирное время должна быть строго и неуклонно подчинена этой цели. Сверху донизу. В большом и малом. Всегда и во всем.

«Рассуждения по вопросам морской тактики» Макаров писал долго, около полутора лет. По правде сказать, определение «долго» применительно к созданию книги без малого в триста страниц следует считать весьма относительным. Для всякого обычного автора написать работу такого объема в полтора года – срок скорее короткий. Напомним к тому же, что за это время Степан Осипович ни на один день не прерывал своей практической деятельности на флоте. В конце 1895 года он много плавал в тихоокеанских водах, продолжая там свои прежние гидрологические исследования, а в начале следующего года его вновь отзывают на Балтику. Здесь Макаров опять вступает в командование Практической эскадрой, продолжает заниматься своим «колпачком», начинает эпопею с ледоколом «Ермак».

Более того! Быть может, поразительнее всего то, что в

течение тех же 1896 и 1897 годов (то есть за период написания и издания «Морской тактики») им было опубликовано 11 печатных работ в различных изданиях. Одиннадцать! Это много даже для ученого, целиком посвятившего себя науке. Впрочем, как все разносторонне одаренные люди, Макаров обладал способностью работать чрезвычайно быстро. Ему не нужно было терять время на раскачку и тратить силы на преодоление собственной лености. В тепличных условиях он тоже не нуждался: Макаров мог работать в каюте, где стол качался вместе с палубой корабля, в неуютном номере гостиницы, в служебном кабинете в перерыве между приемом посетителей и очередным заседанием. При этом он не относился к числу тех авторов, что пишут без помарок и переделок, не перечитывая собственный текст. Напротив, рукописи Макарова, а также его письма, деловые и частные, нередко густо испещрены всякого рода поправками, добавлениями, вычеркнутыми строками.

И, наконец, еще одно немаловажное обстоятельство. Занимая в течение долгого времени весьма высокие посты и имея в своем непосредственном распоряжении целый штаб с большим числом квалифицированных специалистов, Степан Осипович никогда не пользовался трудом подчиненных ему лиц при написании своих сочинений. Все им созданное – а это почти сто печатных работ! – вышло непосредственно из-под его пера. Случай, прямо скажем, нечастый для людей его круга и положения.

Новая работа Макарова была опубликована в первых номерах «Морского сборника» за 1897 год. Труд этот – сплав практического опыта флотоводца и глубоких раздумий по теории военно-морского дела. При этом Макаров опирался на труды своих предшественников – русских ученых-моряков. Среди них следует прежде всего вспомнить имя адмирала Г. И. Бутакова, автора первой в России оригинальной работы по тактике парового флота. Появление книги Макарова вызвало множество откликов и дискуссий, порой весьма бурных. Слов нет, отнюдь не все положения его новой работы были бесспорны, некоторые просто ошибочны, иногда он высказывался слишком категорично, а порой задиристо – все так, однако при любом к ней отношении книга Макарова стала вехой в развитии военно-морской теоретической мысли. И не только в России. «Рассуждения по вопросам морской тактики» были переведены на английский, итальянский, испанский, японский и турецкий языки – весьма редкая судьба для работы на такую узкоспециальную тему!

Причина этого широкого и шумного успеха состоит в том, что Макаров высказал множество самых разнообразных идей и сумел изложить их столь горячо и страстно, что никого не мог оставить

равнодушным. Спокойное и размеренное течение – вот чему можно уподобить русскую военно-морскую теоретическую мысль до сей поры. Теперь же она сделалась кипящим водопадом. И что из того, что отдельные суждения и выводы Макарова оказались неправильными, а некоторые прогнозы – ошибочными. Даже его оппоненты вынуждены были продумывать или пересматривать многие свои взгляды – хотя бы для того, чтобы найти убедительные возражения.

На свете выходило и выходит великое множество книг, брошюр, статей. Сколько их – вполне благополучных, правильных и даже полезных, сколько их уходит из мира так же тихо и бесследно, как и появляется! И только некоторым выпадает честь привлечь к себе внимание. Очень важно, когда на работу откликнулись специалисты: это вернейший показатель того, что автор и сам незаурядный специалист. Но тогда, когда работа приобретает широкий общественный резонанс, значит, удалось достигнуть нечто большего, значит, удалось так или иначе откликнуться на какие-то животрепещущие национальные проблемы и интересы. И пусть тут же объявятся придирчивые критики и скептики с брюзгливой скорбью в глазах – дело человеческого развития все равно движут не те, кто избирает амплуа всегдашнего сварливого оппонента, а те, кому удается сказать новое слово в своем деле. И не новое слово ради самой новизны, а такое, которое служит Отечеству.

Книга Макарова сделалась неотъемлемой принадлежностью всех практиков и теоретиков флота, стала частью всей флотской жизни страны. «Морская тактика» долго оставалась единственным в России обобщающим трудом такого рода.

В конце прошлого столетия стремительное развитие военно-морской техники поставило перед моряками всего мира множество очень сложных проблем. Возникали они порой неожиданно, а заканчивались нередко трагически. Во флотах всех великих держав, и в том числе России, появились мощные, быстроходные броненосцы, вооруженные тяжелыми дальнобойными орудиями, укрытыми в стальных вращающихся башнях. Броненосцы имели двойное дно и множество водонепроницаемых переборок.

Казалось, никакие опасности не страшны этим огромным кораблям, казалось, они застрахованы от всех случайностей. Но...

Корабли еще строились на стапелях или размечались в эллингах, когда Макаров пророчески написал: «Эти грозные на вид железные скалы чувствительны даже к малейшему уколу... Теоретически современные корабли совершенно непотопляемы, так как они разделены на 100 и более независимых отделений.

Практически же как только такой непотопляемый корабль получит пробоину, так сейчас же тонет самым постыдным образом». Это было написано в 1886 году. А вскоре случилось вот что.

10 июня 1893 года в Средиземном море у берегов Сирии происходили обычные маневры английской эскадры. Светило солнце, погода стояла тихая, ясная, суда шли на малом ходу. Казалось бы, просто неоткуда ждать несчастья. И вдруг флагманский корабль эскадры – новейший броненосец «Виктория» был случайно протаранен другим английским же броненосцем. Повреждение поначалу сочли не слишком серьезным, и ничто не препятствовало аварийным работам. Корабль накренился, но это ни у кого не вызвало особой тревоги. Однако через несколько минут громадный броненосец внезапно перевернулся и унес с собой в морскую пучину триста шестьдесят человек, то есть половину команды вместе с адмиралом – командующим эскадрой.

Эта морская катастрофа приобрела такую же мрачную известность и вызвала столько же шума, как и гибель «Титаника» 20 лет спустя. Особенно поражала всех ничтожность тех причин, от которых может погибнуть самоновейший броненосец. И в самом деле, ведь таран, пробивший борт «Виктории», проник в корпус корабля всего лишь на 9 футов. И этого было достаточно, чтобы бесполезными оказались все внутренние переборки, делившие броненосец на 170 отсеков, и мощные помпы, и все усилия команды. Трагическая гибель «Виктории» вызвала серьезное беспокойство среди моряков, породила оживленную полемику в печати. Технические причины неожиданного затопления броненосца выяснились довольно быстро: неправильное расположение водонепроницаемых переборок, конструктивные недостатки корпуса и т. д. Однако коренная причина катастрофы объяснялась явлениями куда более серьезными.

Для Макарова, как и для всякого истинного моряка, гибель корабля воспринималась так же болезненно и остро, как смерть живого существа. В статье, опубликованной еще в 1886 году, он посвятил этой трагической теме следующие строки, полные глубокого и неподдельного чувства: «Тот, кто видел потопление судов своими глазами, хорошо знает, что гибель корабля не есть простая гибель имущества; ее нельзя сравнить ни с пожаром большого города, ни с какою другою материальною потерею. Корабль есть живое существо, и, видя его гибель, вы неизбежно чувствуете, как уходит в вечность этот одушевленный исполин, послушный воле своего командира. Корабль безропотно

переносит все удары неприятеля, он честно исполняет свой долг и с честью гибнет, но не к чести моряков и строителей служат эти потопления, за которые они ответственны перед своей совестью. Корабль может и должен быть обеспечен от потопления».

В своей «Морской тактике» Макаров подробно остановился на обстоятельствах гибели английского броненосца. Он усмотрел в этом событии отнюдь не рядовую аварию (как пыталось заверить публику британское адмиралтейство). Мало ли каких трагедий не происходило в морских просторах! Нет, Макаров справедливо усмотрел в случае с «Викторией» событие принципиально значимое для всего современного ему военно-морского дела. Разобрав конкретные обстоятельства катастрофы, русский адмирал склонен был толковать сущность происшедшей трагедии очень широко: «Случай этот следует приписать общим причинам, а не частным, и разбор его представляет необычайный интерес, заставляя нас, моряков, вникнуть в общий вопрос: насколько боевые корабли приспособлены к бою и его случайностям?» Вся книга Макарова о морской тактике есть развернутый ответ на этот вопрос. Бой и корабль, бой и человек, взаимодействие в бою и между людьми, и между кораблями – вот центральные проблемы его работы.

Коротко суть своей работы выразил сам автор: «Тактика имеет своим назначением дать возможность видеть всю картину военно-морского дела, а не одни лишь ее детали, и в этом отношении польза ее безусловна».

Со временем устаревают военные теории, еще быстрее устаревает оружие. Многое из того, что писал в своей книге Макаров, уже безвозвратно ушло в прошлое. Но безусловно ценным и нужным осталось то, что относится к числу так называемых «вечных» тем. О долге перед родиной. О мужестве. О чести воина. И в этой своей части сочинение русского флотоводца не устарело и, видимо, не устареет никогда. Вот почему макаровскую книгу можно смело порекомендовать сегодняшнему читателю, И пусть этого читателя не смущает неброский и старомодный заголовок: «Рассуждения по вопросам морской тактики». Вопреки своему названию, подчеркивающему вроде бы узкоспециальную тему, книга говорит о многих важнейших проблемах, имеющих, если можно так выразиться, непреходящий интерес.

Макаров много страниц посвящает описанию боевой деятельности Лазарева и Нахимова, Суворова и Багратиона. Воинские подвиги народа всегда персонифицируются в героях. Герой – это как бы спрессованная военная история. Вот почему испокон веков вызывала к себе всеобщий интерес, деятельность

больших военачальников. Макаров понимал это. Он много и темпераментно рассказывает о военном искусстве наших адмиралов и генералов, старается показать национальное своеобразие их военного таланта. Особенно часто он ссылался на опыт Александра Васильевича Суворова, на его замечательную книгу «Наука побеждать».

В работе Макарова часто упоминается имя Михаила Ивановича Драгомирова, цитируются его мысли о воспитании солдата, военно-исторические труды, приводятся примеры его практической деятельности. Драгомиров был видным военным деятелем России прошлого века. В его судьбе было много общего с Макаровым. Он тоже родился в скромной офицерской семье в захолустном Конотопе и добился успехов только благодаря собственным дарованиям и упорству.

Драгомиров более десяти лет был начальником Николаевской академии генштаба, написал учебник тактики, который вплоть до первой мировой войны служил основным пособием в наших военных училищах. Однако наибольшую славу ему принесли военно-педагогические работы[17]. Он выступал за равенство всех категорий военнослужащих, за строгую законность в армии, за воспитание у солдат сознательного отношения к своим обязанностям – все это для своего времени были идеи передовые и правильные, а многое из драгомировского наследства сохраняет ценность и поныне. Добавим к тому же, что труды его написаны своеобычным языком и читаются с большим интересом. Сейчас этот военный ученый и писатель сравнительно малоизвестен – думается, что напрасно. Во всяком случае, Макаров считал себя последователем идей Драгомирова. Так оно и было: их обоих объединяла глубокая вера в безграничные возможности русского солдата и матроса, подлинный, а не казенный патриотизм.

К сожалению, в распоряжении Макарова имелось слишком мало материалов о деятельности русских флотоводцев: теоретическое и боевое наследство их недооценивалось и не изучалось. Только в советское время были извлечены из архивов и опубликованы документы о гениальном русском флотоводце Ушакове, чьи военно-морские идеи далеко опережали свое время, о Нахимове и Корнилове. Но Макаров всего этого не знал, да и не мог знать.

Опираясь прежде всего на отечественный опыт, он, однако, никогда не отворачивался от всего ценного, что было накоплено мировой военно-морской практикой. Вот почему для пояснения некоторых своих идей он обращался к опыту лучших иностранных флотоводцев. Так он дает анализ знаменитого Трафальгарского

сражения 1805 года, когда английский флот под командованием адмирала Нельсона наголову разгромил объединенную франко-испанскую эскадру.

Макаров разбирает инструкции перед боем, которые отдали оба предводителя враждебных эскадр – англичанин Нельсон и француз Вильнев. Вот что сказано об инструкции английского флотоводца: «Чисто нравственная сторона инструкции бесподобна. В каждом ее слове есть доверие к своим адмиралам, своим капитанам и ко всему личному составу. Заключительные слова первой части инструкции, что „никто из командиров не испортит дела, подведя корабль свой вплоть к неприятелю“, были бесподобны… „Действие этих слов, – писал Нельсон потом, – можно было сравнить с электрическим потрясением. Некоторые из офицеров были тронуты до слез. Все единогласно одобрили план атаки; его нашли новым, непредвиденным, удобопонятным и удобоисполнимым, и все, с первого адмирала до последнего капитана, говорили: „Неприятель погиб, если только мы его настигнем“. Зародив в каждого из капитанов искру огня вышеприведенными словами, Нельсон перед самым сражением раздул эту искру в целое пламя, сделав сигнал: „Англия надеется, что каждый исполнит свой долг“. Каждый сражался, как будто чувствовал на себе взгляды всех своих соотечественников, которым теперь больше чем когда-либо нужна была полная победа“.

Полной противоположностью была инструкция Вильмева, «унылое настроение которого заражало тем же унынием всю его эскадру… В начале этого приказа Вильнев ставит задачей не уничтожение неприятеля, а подание помощи наиболее терпящим из своих же кораблей. Так что, строго следуя этой инструкции, корабль, который почти уничтожал противника, должен бросить свое дело и подать помощь другому своему кораблю, если последний терпит от неприятельского огня. Вильнев сам намерен был подать пример, как это делать».

Приведя отрывок из приказа французского адмирала, в котором заключалась бестактная угроза своим капитанам, буде они во время боя окажутся «не на своем месте», Макаров писал: «В словах Вильнева проскальзывает недоверие, и он заранее клеймит печатью позора честь своих капитанов, еще не успевших ни в чем провиниться. И Нельсон и Вильнев, в сущности, напоминают своим командирам об одном и том же, что в общем сражении каждый корабль должен драться, но в то время, как Нельсон умеет это сказать так, что вызывает из груди каждого капитана взрыв энтузиазма, Вильнев своей речью оскорбляет военное самолюбие людей перед самым вступлением в бой».

Вильнев, заключает Макаров, этим своим приказом «сам окончательно подготовил себе поражение». И иронически добавляет при этом: «Унылые люди не годятся для такого бойкого дела, как морское, в особенности во время войны».

Вопросам нравственным Макаров придавал огромное значение в военном деле. Безусловно, что его толкование этих проблем лишено классового, социального содержания и здесь нельзя не отметить исторической ограниченности суждений русского адмирала. Он не усматривал разницы в понимании нравственности антагонистическими социальными группами общества. Толкуя проблемы нравственности, Макаров, как мы увидим, употребляет применительно к трудящимся классам такой ложный термин, как «простонародье». Однако и ложная терминология, и путаница в социальных понятиях не помешали Макарову понять то, что именно в глубинных недрах трудового народа (пусть и названного им неприятным словом «простонародье»), что именно оттуда идут истоки истинной нравственности, морального здоровья нации. И здесь Макаров не нуждался в запоздалом адвокате, ибо лучше всех он сказал за себя сам.

В «Морской тактике» есть раздел, озаглавленный «Военная доблесть в народе». Отрывок из этого раздела, безусловно, следует здесь воспроизвести. Называя военную доблесть «великим принципом», Макаров говорит, что «мы не вправе бросить упрек русской женщине в ее неумении воспитать доблестного человека. Прибывающие к нам ежегодно новобранцы могут служить живым доказательством того, что русская женщина дает в ряды армии и флота материал, вполне годный для войны; люди эти приучены к труду, выносливости и послушанию...»

Повторяем, вряд ли следует придираться к неудачным выражениям автора («материал для войны»). В главном же Макаров безусловно прав как военачальник и военный политик. Да, действительно, солдат, боец немыслим без развитого трудолюбия, способности стойко переносить трудности, без дисциплины. И в прошлом, и ныне нехватка таких качеств в новобранце – изъян очень серьезный и подчас трудно исправимый. Далее Макаров справедливо указывает, что именно в трудовой среде (опять тут неудачное «простонародье»!) закладываются лучшие основы для воспитания молодого человека. Он пишет:

«В семье простонародья есть дисциплина и уважение к родительской власти. Мать говорит сыну, что он должен расти и крепнуть, чтобы под старость кормить своих родителей и, таким образом, ребенок с колыбели приучается к сознанию лежащего на

нем долга. Нам могут сказать, что в семье простонародья, из которого выходит преобладающая часть новобранцев, меньше всего думают о системе воспитания и что это делается бессознательно. Но если даже женщина в семье простонародья и делает свое дело по отношению к государству бессознательно, то заслуга ее от этого не уменьшается, и, разумеется, она стоит выше тех некоторых женщин среднего класса, которые, имея возможность сознательно отнестись к делу, дают государству хворых здоровьем и разбитых нравственно молодых людей, которые, не будучи способны ни на какое дело, являются лишь излишним бременем для общества, а иногда источником расхода для государства».

(Здесь уместно сделать в скобках маленькое отступление. Очень похоже, что, говоря о «женщинах среднего класса», Макаров в душе вздохнул о некоторых близких ему лицах, точнее, об одном «лице». Да, увы, Капитолина Николаевна не стала ни заботливой матерью, ни умелой воспитательницей, как то понимал он сам. Супруги и на этот предмет смотрели разно. Воспитание детей заботило Макарова чрезвычайно. Мало бывая дома, он в письмах всегда писал о них много и подробно, так что мы имеем здесь достаточное число достоверных источников. Когда его девочки были маленькие, он писал жене с «Витязя»: «Приучай их к труду и не говори им ничего такого, что могло бы сделать из них пустых франтих». И позже, когда Дина уже подросла, а отец, как обычно, находился в далекой отлучке, он просил Капитолину Николаевну о газетах: «Поручи все это Дине и приучи ее быть аккуратной. Пусть не садится завтракать, пока не пошлет газеты. Я не желаю, чтобы из нее вышла никуда негодная и неспособная ни к какому труду дура, пусть приучается к исполнению своих обязанностей».)

В этой книге, в других сочинениях, вышедших из-под его пера, а главное – во всей своей воинской практике Макаров всегда, с мичманских времен, придавал огромное значение моральному фактору («духовному», говорили тогда), И в этом он следовал лучшей традиции русской военной школы – суворовской традиции. Не случайно в макаровской «Тактике» много раз вспоминаются заветы из «Науки побеждать». Макаров писал: «Дело духовной жизни корабля есть дело самой первостепенной важности, и каждый из служащих, начиная от адмирала и кончая матросом, имеет в нем долю участия». Он доказывал, что в боевой обстановке от экипажа корабля, командир которого злоупотребляет «выговорами, замечаниями и неудовольствиями», от такого корабля «нельзя ожидать инициативы и смелых действий, а скорее робости и неуверенности в действиях».

Напоминание русского флотоводца о важной роли морального фактора в войне было как нельзя более актуальным. И в самом деле, среди современных Макарову военных моряков и теоретиков господствовало убеждение, будто техническое перевооружение военно-морского флота теперь уже не оставляет никакого места для проявлений таких духовных фактов, как отвага, стойкость, энтузиазм и боевой дух личного состава. Теперь-то, говорили мудрые скептики, все будет решаться исключительно битвой машин. Не случайно, что примерно в ту же пору появляются мрачные утопии о будущих разрушительных войнах, где хрупкому человеческому существу нечего делать со сверхмощными машинами (вспомним хотя бы известный роман Герберта Уэллса «Борьба миров»). И действительно, не в романах, а в самой настоящей реальности существовали уже двенадцатидюймовые орудия, снаряды для которых приходилось подавать в ствол с помощью специальных механизмов, ибо каждый такой снаряд был в рост человека и никакой чемпион мира не смог бы сдвинуть эту стальную громадину с места.

Однако скептики оказались, как всегда, не правы. Двенадцатидюймовые орудия сменились вскоре шестнадцатидюймовыми, затем появилось атомное оружие, межконтинентальные ракеты и многое другое. И при этом вся последующая практика показала, что с усложнением и совершенствованием техники роль морального фактора не только не ослабевает, а увеличивается. Макаров и здесь оказался прав.

Здесь опять-таки следует напомнить, что понимание морального фактора в войне было у Макарова ограниченным. Он не учитывал значения общественно-политических и социальных условий эпохи. Он не ставил вопроса о войнах справедливых и несправедливых. Все это, однако, не может умалить прозорливости русского адмирала, который пророчески верно – хотя и не до конца – предсказал, что даже самая сверхмощная боевая техника будет ничем, если люди, ею владеющие, не одухотворены великой идеей.

Недаром Макаров любил повторять слова одного знаменитого английского адмирала: «Дайте мне корабль из дерева, а железо вложите в людей»[18].

Книга Макарова прежде всего преследовала практические цели, стоявшие тогда перед флотом. Вот почему там много узкоспециального, что ныне уже представляет очень малый интерес. Приведем для примера название трех параграфов «Тактики» подряд: «114) Влияние устойчивости курса корабля на меткость артиллерийского огня. 115) Научить рулевых одерживать (то есть не давать кораблю вилять после крутого

поворота. – С. С.). 116) Влияние тряски корпуса от действия машин на меткость стрельбы из орудий».

Однако целый ряд интересных и оригинальных идей Макаров высказал и в области своей, так сказать, узкой специальности: о вождении эскадр и кораблей, организации флота и руководстве морским боем. Проблемы эти волновали тогда моряков всего мира. Да, пожалуй, не одних только моряков, а всех, кто озабочен был делом обороны государства. Во второй половине XIX века, когда движение кораблей сделалось практически независимым от направления ветра, многие флотоводцы и теоретики всех стран начали изобретать сложные боевые порядки в построении эскадры. Макаров отрицательно относился ко всему этому, он полагал, что основной строй флота – кильватерная колонна – по-прежнему является наилучшим. Паровые двигатели давали, разумеется, широкий простор для маневра во время боя, и Макаров разрабатывал возможности таких маневров. В его «Тактике» обстоятельно рассмотрены методы атаки противника путем охвата его главных сил с фронта и с фланга. Идея эта в грядущих эскадренных боях стала основным тактическим приемом. Верно предсказал он и то, что в будущем атака торпедами будет вестись с дальних дистанций по площадям, о большом боевом значении только что появившихся пулеметов... И так далее, и так далее.

Не всегда, однако, проявлял Макаров мудрую сдержанность. Человек необычайно пылкий и увлекающийся, он не любил «золотой средины», и это порой толкало его ко всяким крайностям. А тут еще надо помнить о его бурном и неукротимом нраве. Ах так?! Не верите? Не принимаете? Так вот же вам! И он намеренно заострял спор... Подобное случалось в жизни Макарова не раз, и надо признать, сильно мешало ему в практической и теоретической работе. И нисколько не помогало делу. Но таков уж он уродился, этот суровый и напористый человек.

Так, Макаров недооценивал броненосцы. Это повелось за ним еще в молодости, со времен русско-турецкой войны. Причину этого чувства можно легко понять: ведь «Константин» легко уходил от турецких тяжелых кораблей и даже наносил им урон. Вскоре после войны, когда Макаров приехал в Петербург, один видный сановник спросил его (намекая на былую близость с адмиралом Поповым):

– Ведь вы за броню?

– Нет, – последовал решительный ответ, – я в душе – минер, и поэтому я – за быстрые суда.

И верно, любовь к «быстрым судам» (крейсерам, миноносцам)

сохранилась у Макарова на всю жизнь. Пусть так, любовь имеет свои права и в морском деле. Однако зрелый, умудренный опытом адмирал обязан сдерживать свои чувства. А Макаров порой не желал этого делать. И вот уже в некоторых своих статьях, вышедших до «Тактики», а потом (правда, в более осторожной форме) и в самой «Тактике» он отрицал броненосцы и предлагал вместо них строить быстроходные крейсера с сильной артиллерией. Это, дескать, в боевом отношении эффективнее, а в экономическом – дешевле. Мысль эта, которую Макаров упрямо отстаивал долгое время, была абсолютно ошибочной. И при его жизни, и многие десятилетия после его гибели броненосцы (линейные корабли, линкоры) оставались основной, решающей силой флота.

Столь же не прав оказался Макаров, когда полагал, что «для всех боевых целей должно строить корабли одного и того же вида». Он даже разрабатывал проект такого корабля, который бы сочетал все достоинства броненосца, крейсера и миноносца. Разумеется, это была утопия. Напротив, все будущее развитие военно-морского флота пошло (и продолжается ныне) как раз по противоположному пути, то есть создается все больше и больше кораблей различных классов и типов узкоспециального назначения. Здесь, правда, следует сказать, что броненосцы начала 90-х годов оставались еще весьма далеки от совершенства, даже в мирное время они порой трагически гибли вместе со всей командой от пустяковых аварий. С другой стороны, Макаров отлично видел сокрушающую силу бронебойных снарядов, но делал отсюда слишком поспешный вывод о беспомощности брони вообще.

Все это были, однако, теории («умствование», так сказать). В своей практической деятельности на флоте Макаров никогда этих крайностей не проводил и даже не пытался проводить. А защищал некоторые свои ошибочные взгляды из упрямства, и думается, в глубине души сам осознавал это... Он яростно настаивал в свое время, чтобы на корвете «Витязь» установили минные шесты (по типу тех, которые были на «Константине»). Уже появились усовершенствованные торпеды, уже не возникало сомнений, что шестовая мина безнадежно ушла в прошлое, однако Макаров упрямо стоял на своем – раз те самые шесты принесли ему успех, он почитал для себя невозможным «изменять» им... Об этом, конечно, нельзя не пожалеть. Подобная мелочная борьба отнимала у него много сил, а главное – давала его многочисленным противникам реальные аргументы против других его дел и начинаний, почти всегда – в высокой степени полезных.

Во времена Макарова во всех флотах господствовало увлечение броненосцами и недооценивалось минное оружие. Считалось, что торпеды – это просто-напросто удлиненный таран. В противоположность таким общепринятым взглядам Макаров отстаивал самостоятельность минного флота и перспективность торпедного оружия. Он предвидел высокую эффективность совместных действий крупных кораблей и миноносцев. При этом он опирался на опыт действий русских минных катеров против турецкого флота. Более того, Макаров сделал далеко идущие выводы об изменении характера морской войны в связи с появлением минного и торпедного оружия, ибо оно давало возможность слабейшему противнику бороться с сильнейшим. Наиболее видные военно-морские теоретики того времени – английский адмирал Ф. Коломб и американский адмирал А. Мэхен – разработали так называемую теорию «морской силы», согласно которой победу на море можно обеспечить лишь созданием подавляющего превосходства над противником. Макаров подверг критике взгляды обоих теоретиков, «основанные на примерах парусной эпохи». Новое оружие делает очень труднодостижимым полное господство в море. Легкие суда, вооруженные торпедами, всегда смогут нанести удар по крупным кораблям противника. Опыт первой и второй мировых войн показал дальновидность нашего флотоводца.

В книге имеется немало иных важных и практически необходимых соображений: о роли баз для военного флота, о методах разведки, о развитии средств связи. Кстати говоря, последний вопрос особенно интересовал Степана Осиповича. В этом деле ему довелось стать одним из ближайших сподвижников того, с чьим именем связано, пожалуй, самое распространенное сегодня в мире открытие XX века. Речь идет об изобретателе радио Александре Степановиче Попове.

С Макаровым они были знакомы давно. Впрочем, что значит «знакомы»? Макаров стал уже известным адмиралом, крупным деятелем русского флота. А инженер Попов – он служил всего-навсего скромным преподавателем физики на минных курсах в Кронштадте. Всегда интересуясь минным делом, Макаров знал и Попова, ценил его за трудолюбие и преданность делу. Но ведь на лбу-то у того не написано, что он вынашивает гениальное открытие... Мало ли с кем сталкивала Макарова его многообразная деятельность? К тому же сам изобретатель был, что называется, неутомимый труженик, бескорыстный и необычайно целеустремленный исследователь, человек по-русски скромный и даже застенчивый. Ему казалось зазорным шуметь о своем открытии, приглашать репортеров или толкаться в

чиновных передних. Не слушают, не принимают, не дают средств на завершение работы? Ну что ж, ладно, мы уж и сами как-нибудь сладим... В этом смысле Попову, как и другим талантливым людям России, не хватало именно той настойчивости и силы характера, которыми природа так щедро наделила Макарова.

А Попов продолжал тихо и настойчиво трудиться. Летом 1899 года, находясь по делам службы на Черном море, он с помощью первого в мире подобия радиопередатчика устанавливал беспроволочную связь на расстоянии до пяти верст. Успех был обнадеживающий, сулящий огромные перспективы. Нужно было усовершенствовать прибор, и Попов попросил денег. Просьба его потонула в потоке других, только гораздо более крикливых и беспардонных. Трудно сказать, чем закончились бы усилия русского изобретателя, но на исходе 1899 года адмирал Макаров вспомнил о скромном преподавателе Кронштадтских минных классов. Вспомнил, и как только узнал о его работах, сразу же оценил огромное значение этого открытия в военном деле. При энергичной поддержке Макарова Попов стал налаживать опытную связь по радио между ледоколом «Ермак», занимавшимся спасательными работами в Финском заливе, и материком.

История создания русского радио чрезвычайно поучительна и интересна, но здесь ей нет места, ибо то уже биография Попова, а не Макарова. Но итог оказался таков: 24 января 1900 года около трех часов дня была принята первая в мире радиограмма. Уже на следующий день началась регулярная беспроволочная связь между островом Гогландом и городом Коткой (в Финляндии). Макаров в телеграмме Попову назвал это событие «крупнейшей научной победой».

Так Макаров оказался у колыбели радиовещания. Первый в мире случай практического применения беспроволочного телеграфа навсегда останется связанным с именем русского адмирала. Ему было хорошо понятно исключительное значение радиосвязи для флота (ведь по морю даже телеграфных проводов не проложишь). В течение всех последних лет своей деятельности он настойчиво пытался добиться крупных ассигнований в поддержку работ Попова, оснастить военные корабли радиоаппаратурой.

В частности, в 1902 году Макаров представил тогдашнему управляющему Морским министерством Тыртову специальный доклад о необходимости привлечь Попова для работы на флоте. Он с горечью писал, что изобретатель «на занятия с беспроволочным телеграфом может уделять лишь свои вечера и не имеет необходимой для занятий лаборатории». К сожалению, морское ведомство оказывало помощь Попову очень скупо. Это

опять-таки долгая и печальная история, но, как бы то ни было, Россия остается родиной радио, а Макаров – одним из первых людей, практически организовавших радиосвязь.

В XIX веке на всех флотах мира царила чрезвычайно жестокая дисциплина. Взыскания, которым мог подвергнуться матрос даже в мирное время, были очень суровы. При этом забота о быте, питании и режиме матросов почти отсутствовала. На русском флоте это положение усугублялось крепостническими замашками многих офицеров. В ряду других морских начальников той эпохи Макаров представлял собой в этом смысле редкое исключение. Не следует, конечно, изображать его этаким толстовцем. Известны случаи, когда сам он применял суровые положения тогдашнего дисциплинарного устава (стояние «под ружьем» с полной выкладкой, многократный подъем на мачты и т. п. – все это были весьма серьезные «упражнения»!). Что тут говорить – Макаров оставался человеком своего времени, и не надо закрывать на это глаза.

Однако здесь следует со всей энергией подчеркнуть, что он относился резко враждебно к тем офицерам-крепостникам, которые почитали корабль своим имением, а матросов – дворовыми людьми, которые унижали человеческое достоинство «низших чинов», занимались рукоприкладством (любители такого рода не переводились на русском флоте вплоть до 1917 года). На кораблях и эскадрах, которыми командовал Макаров, царила строгая дисциплина, но крепостнических «вольностей дворянства» подчиненные ему офицеры не смели допускать.

Сын матроса, уроженец города-кораблестроителя, он всегда оставался неотделимой частицей своего народа и сам это глубоко чувствовал. А когда чувства органичны и естественны, то ни к чему показная «народность», которая у лиц, облеченных ответственностью, порой выражается в панибратстве, то есть, по сути, в том же барстве, только еще более лицемерном и поэтому вдвойне оскорбительном.

Макаров никогда не говорил вслух о своей любви к народу (в его эпистолярном и деловом наследстве не найти ни одного выражения подобного образца): всякой патетики и позы он не терпел.

Конечно, Макаров-адмирал, Макаров-флигель-адъютант в силу своего социального положения был не только человеком той среды, из которой он вышел, но и той, в которую он попал волею судьбы. Разумеется, между ним, «его превосходительством», и подчиненными ему матросами возникали совсем не те отношения, как у Степы Макарова со своими сверстниками у Бугского лимана. Да, конечно, это так. Однако Макаров не только

не скрывал свое «низкое» происхождение и не стеснялся его, а, напротив, всячески подчеркивал, никогда и ни при каких обстоятельствах не почитал себя «барином», а матросов – существами второго сорта, «митюхами», как выражались порой офицеры в кают-компаниях.

Макаров был человек военный. Он стал офицером, командиром, флотоводцем, то есть тем, кто обязан вести людей в бой, на смерть. Вот почему его любовь к матросу проявлялась прежде всего в том, чтобы как можно меньше их пошло на смерть в грядущем бою. Вот почему он был строг. Вот почему требователен до суровости. Как же иначе? В одном из боевых приказов адмирала есть такой предусмотрительный параграф: «Раненых следует относить на перевязочные пункты, а следы крови и проч. на палубе удалить и посыпать песком, чтобы не было скользко; для сего иметь в батареях наготове ведра с песком». Да, невеселый текст, ничего не скажешь. Но ведь и война не карнавал. На войне, увы, всегда была и есть «кровь и проч.». Так что же лучше – ронять чернильные слезы пацифизма или загодя позаботиться о ящиках с песком? Для Макарова такой вопрос даже не ставился...

Война. Она требует от человека предельного нравственного напряжения. И командир должен быть решителен и строг – для пользы своих же солдат. На палубе корабля есть шлюпки – на тот печальный случай, если корабль перестанет быть кораблем, а станет тонущим предметом. Учения с посадкой на шлюпки проводились на флотах, и правильно, они должны проводиться. Вот как формулировал Макаров свое отношение к этой деликатной проблеме: «Лучше приучать людей к мысли, что им но будет спасения, если они не сумеют спасти свой корабль, чем приучать их к оставлению своего судна, когда оно еще вполне боеспособно». Вот так. Жизнь военного моряка есть жизнь его корабля. А как же иначе? «Иначе» для Макарова не существовало.

Свой долг офицера-патриота он видел в неусыпной заботе о матросах. И это не было циничное наполеоновское: «Путь к сердцу солдата лежит через желудок». Для Макарова его командирский долг перед матросом был свойством опять-таки органичным и естественным и поэтому искренним. Всю его деятельность пронизывает постоянная забота об условиях жизни и быта матросов. О необходимости этого он в резких выражениях писал в «Тактике».

Флотоводческая практика Макарова убедительно подтверждает, что и здесь слова не расходились у него с делом. Известно немало приказов, относящихся к различным этапам его деятельности. Приказы эти показывают, как заботился он о

качестве питания и обмундирования, о бытовых условиях и досуге своих подчиненных. Подчас его распоряжения в этой области касались весьма незначительных деталей. Как-то во время плавания на «Витязе» Макаров написал подробную инструкцию для кока о корабельном меню и способах приготовления пищи. Но это не было проявлением мелочности. Во флоте того времени офицеры зачастую не считали своим долгом интересоваться всем этим. Вот почему Макаров, будучи командиром корабля, а потом эскадры, признавал необходимым подавать пример такого рода.

Здесь следует привести отрывок из официального рапорта, представленного Макаровым по окончании плавания эскадры Балтийского моря, которой он командовал. Рапорт этот настолько характерен, что не нуждается в пояснениях: «Все наши корабли отличаются большим удобством в помещениях офицерских и лишены всяких житейских удобств в помещении низших чинов. Каждый входящий в жилую палубу или крытую батарею английского судна чувствует, что он входит в жилое место, приспособленное для людей, тогда как наши жилые палубы и батареи решительно ничего для этого не имеют... и действительно, низшему чину негде присесть. Полагаю, что на каждом корабле можно найти место для 2–3 столов, на которых низший чин мог бы написать то, что ему нужно, и необходимы местные скамейки или рундуки для сидения».

Макаров высоко ценил великолепные качества русского матроса и солдата, национальные традиции русского воинства. Он призывал беречь собственные национальные традиции и не переносить бездумно чужих правил и представлений.

В западноевропейских флотах и армиях издавна практиковалось (практикуется, кстати, и теперь) вознаграждение матроса и солдата деньгами за успехи в боевых действиях. Вопрос о введении такого рода вознаграждений в русском флоте однажды был поднят Морским министерством. Макарову было предложено высказаться по этому поводу. Он резко возразил против чуждых новшеств и написал прекрасные слова в честь рядового солдата своей родины: «Русский воин идет на службу не из-за денег, он смотрит на войну как на исполнение своего священного долга, к которому он призван судьбой, и не ждет денежных наград за свою службу. Отучать его от этих правил – значит подкапывать тот принцип, на котором зиждется вся доблесть русского солдата».

Бескорыстное выполнение воинского долга перед родиной отличало рядовых русских солдат и матросов во все времена. Не случайно за всю историю России наемные войска никогда не

имели у нас хоть сколько-нибудь существенного значения. И напротив – в Западной Европе и в Америке (раньше, как и теперь) наемничество всегда играло значительную, а порой и основную роль в армиях феодальных и буржуазных государств. То же благородное бескорыстие в выполнении своего долга характерно и для передовых офицеров, генералов и адмиралов российской армии и флота. И таких военачальников солдаты и матросы почитали «своими» и любили их преданной любовью. Степан Осипович Макаров был одним из них.

Нет возможности сколько-нибудь подробно остановиться на всех проблемах, так или иначе затронутых в «Морской тактике». Повторяем, заинтересованный читатель может легко отыскать эту книгу сам: последнее, вышедшее уже в советское время издание имеется в любой крупной библиотеке[19]. Добавим лишь, что в книге Макарова разбросано множество мыслей по самым различным вопросам, некоторые из них сформулированы кратко и сжато, как афоризмы. В параграфе «Выбор чтения» Макаров рекомендует: «Наш совет молодому человеку – читать побольше оригинальных сочинений и в выборе книг не столько руководствоваться интересностью излагаемого предмета, сколько достоинством автора». Не скупился Макаров в этой книге и на шутку: «Когда адмиралу Лазареву сказали об одном малоспособном офицере, что он много плавал, то он, указывая на свой сундук, возразил: „Вот этот сундук сделал три кругосветных плавания, но так сундуком и остался“.

Книга Макарова имела широкий и шумный успех. Автором восхищались – у него появились новые почитатели, автору предъявляли претензии (нередко справедливые) и спорили с ним, автора бранили – бранили зло и раздраженно. Последнее принесло Макарову немало огорчений, ибо здесь проявились личные пристрастия и сведение счетов. Его прозорливую критику Мэхена, Коломба и некоторых иных современных ему западных военно-морских теоретиков толковали так, будто он вообще пренебрегает иностранным опытом. Особенно досталось Макарову за пристрастие к крейсерам и минным атакам.

– Морское казачество, видите ли, русская лихость! – ехидничали просвещенные оппоненты, понимающе переглядываясь: знаем, мол, куда ты метишь, выскочка...

И что из того, что Макаров – разносторонне образованный человек – знал европейскую науку и технику не хуже, а много лучше большинства своих оппонентов. Язвительные пересуды по поводу «морского казачества» вплоть до последнего дня не затихали за его спиной. Как же, ведь обвинить кого-либо в пресловутом «казачестве» значило подчеркнуть собственную

«прогрессивность» взглядов. Чего уж не принесешь в жертву ради этого! Не только первого адмирала страны, а и весь русский флот, да чего там – всю Россию! – всю ее не жалко ради «смелого» словца. И не жалели.

Впрочем, все эти пересуды, сплетни – все это ничто, пыль, пена. Книга Макарова имела успех не потому, что вызвала шум, – она стала делом. Да, делом, ибо на много лет осталась предметом насущной идейной жизни русских моряков. Кстати говоря, не только русских. Книгу Макарова неплохо знали и на иностранных флотах.

...Летом 1902 года в Кронштадт пришел военный корабль из Аргентины. Командир явился с представлением к Макарову. Разговор шел по-английски, разговор чинный, официальный. И вдруг аргентинец с аффектацией произнес:

– Позвольте поблагодарить вас за прекрасную книгу о морской тактике, мы все ее хорошо знаем.

Макаров вежливо поблагодарил, но в душе подумал: врет небось темпераментный южанин, откуда ему знать о «Тактике»... Аргентинец, видимо, почувствовал сомнения хозяина. Резко повернувшись, он бросил приказание одному из своей свиты. И вот Макаров листает книгу на испанском языке. Свою книгу. А на титуле обозначено место издания – Буэнос-Айрес. Макаров слегка взволнован, но, листая страницы, он внимательно слушает, что говорит аргентинский моряк:

– Хотя наш флот совсем еще молодой, но странно было бы, если бы мы не знали книги, достоинства которой оценены во всех государствах Европы и Америки.

Да, лестно, ничего не скажешь. «Во всех государствах Европы и Америки...» Экзотический город с другого конца земли на титуле собственной книги... Подумать только – Буэнос-Айрес! И тут Макаров сразу мрачнеет: в Петербурге его книга до сих пор не вышла отдельным изданием.

Трудно поверить, но Макаров так и не увидел своей книги, изданной на русском языке; при его жизни «Морскую тактику» можно было прочесть только в журнальном варианте. Морское министерство никак не желало выделить необходимые для издания средства, хотя вся сумма расходов-то была много меньше стоимости одного-единственного крупнокалиберного снаряда. Так что тут дело заключалось не в экономии казенных средств, а, так сказать, «в принципе». Каков же он, этот «принцип»?

Здесь порой возникал соблазн причислить Макарова к числу критиков существовавшего в России политического строя, сделать из него противника самодержавия или уж на худой конец фрондирующего либерала. Так, кстати говоря, его уже

изображали[20]. Но, как бы ни хотелось видеть в Макарове противника существующего порядка, материалов для этого его биография не дает. Он всю жизнь оставался убежденным монархистом, был религиозен и никак не интересовался новейшими социальными и политическими идеями. Зато он никогда и не высказывался по идейным проблемам, полагая это не своей «специальностью». Он ничего общего не имел с окружением Победоносцева[21], адмирал Дубасов был его старый знакомец (они даже «на ты» обращались), но в отличие от будущего губернатора Москвы Макаров решительно сторонился всех реакционных группировок.

Он понимал свою жизнь в служении делу укрепления Российского государства. И теперь, когда мы хорошо понимаем то, чего не довелось постичь Макарову, что государства бывают разные и различна их классовая природа, даже сегодня, во всеоружии большого исторического опыта, нельзя не оценить этой патриотической цельности адмирала Макарова. Но революции он не сочувствовал. И нечего здесь выдумывать или скрывать.

Итак, спрашивается, каков же был «принцип», исходя из коего Макарову так упорно отказывали во многих его начинаниях. А все тот же нехитрый бюрократический «принцип», метко выраженный Щедриным: «не пущать». «Не пущать» все смелое, яркое, инициативное, что нарушает департаментский покой и общую безмятежность. В инертной и косной среде морского ведомства самостоятельный и смелый Макаров вызывал тем большее раздражение, чем смелее и решительнее он действовал. Заржавленный, давно не чиненный механизм царского государства был давно уже разлажен. И чиновники из Адмиралтейства, не будучи вражескими агентами, приносили делу обороны отечества огромный вред.

Итак, Макарову отказывали...

11 февраля 1904 года, когда началась русско-японская война, его назначили на должность командующего Тихоокеанским флотом, он вновь обратился с просьбой напечатать 500 экземпляров «Тактики» и выслать их в Порт-Артур: Макаров справедливо полагал, что подчиненные должны быть знакомы со взглядами своего адмирала. Однако на этом документе имеется лаконичная резолюция: «не признано возможным». Макаров узнал об отказе уже в Порт-Артуре. Тогда он ультимативно потребовал немедленно напечатать книгу или в противном случае заменить его «другим адмиралом». Степан Осипович хорошо знал, что только таким путем можно победить инерцию бюрократической машины. «Рассуждения о морской тактике» были наконец

напечатаны. Но к этому времени Макаров погиб, а Порт-Артур был блокирован с моря и с суши.

После гибели адмирала шесть раз выходила в России его книга. Ее шестое издание пришлось на 1943 год. Шла война, далек еще был путь до Берлина. Страна берегла каждую копейку. Многие журналы не издавались, уменьшился формат газет. Все – для фронта... Мало выходило книг, только самые необходимые. Все – для победы... И в это время вновь появляется макаровская «Тактика». Она была нужна Родине как оружие победы. И это лучший памятник книге старого русского адмирала.

«К Северному полюсу – напролом!»

На набережной Невы тускло мерцали газовые фонари. Над городом висел тяжелый туман, с крыш капало. Весна в этом году рано пришла в северную столицу: еще только 12 марта, а невский лед потемнел, вокруг опор мостов образовались огромные полыньи. У спусков к реке на набережной дежурили полицейские и дворники: пешеходное движение через Неву уже сделалось опасным и было запрещено – лед тонок.

Около здания Российской императорской Академии наук необычное оживление. Подъезжают извозчичьи пролетки, кареты. Солидные господа в шубах, в шинелях поднимаются по высокой наружной лестнице к тяжелым дверям. Сверкают генеральские эполеты, промелькнуло и несколько элегантных дамских нарядов (впрочем, генерадов было больше, нежели дам...). Сняв в швейцарской шубы и шинели, солидные господа, переговариваясь, поднимаются по широкой внутренней лестнице на второй этаж. Взгляд каждого невольно упирается в огромную мозаичную картину: усатый всадник в треуголке, с обнаженной саблей в руке величаво скачет на коне впереди войска. «Петр Великой под Полтавой» – мозаика Ломоносова. Основатель Петербурга и Российской Академии – и холмогорский крестьянин, ставший самым знаменитым нашим академиком, оба этих великих имени гармонично слиты на стене.

Движение по лестнице стихает. Пришедшие собираются в конференц-зале. Вот последний раз закрылась нарядная, белая дверь, обильно покрытая резьбой и позолотой. Комнаты перед залом пустеют. Экзекутор[22] академии, сухой, сутулый старик с длинными седыми бакенбардами, озабоченно проходит по пустым комнатам. Смотрит, все ли в порядке, нет ли где каких упущений. Шутка ли – конференция академии. Да еще столько гостей... Видно, важное заседание. Тут экзекутор прервал свое движение и стал шепотом яростно выговаривать служителю, который забыл снять чехлы с кресел в Малой гостиной. Сделав надлежащий выговор, – строгость нужна, строгость! – экзекутор подошел к дверям, ведущим в зал заседаний. Остановился. Прислушался. Впрочем, напрягать слух ему не пришлось, ибо низкий бас докладчика гудел, как тяжелый колокол.

– Россия природой поставлена в исключительные условия, – услышал старый экзекутор, – почти все ее моря замерзают зимой, а Ледовитый океан покрыт льдом и в летнее время. Между тем туда впадают главнейшие реки Сибири, и туда мог бы идти весь сбыт этой богатой страны. Если бы Ледовитый океан был бы

открыт для плавания, то это дало бы весьма важные выгоды. Теперь Ледовитый океан заперт, но нельзя ли его открыть искусственным путем?.. При посредстве ледоколов мы можем поддерживать сообщение с Енисеем в течение всего лета. Теперь это производится случайными рейсами один раз в год, и для поощрения этих рейсов предпринимателям дают некоторые таможенные льготы. При посредстве ледоколов рейсы на Енисей можно поставить на правильный фундамент и вести их регулярно... Сибирь так богата, а прирост населения как естественным путем, так и переселением идет так быстро, что грузов в скором времени найдется достаточно. Мы, русские, богаты дешевым товаром, который не может быть перевозим на дальние расстояния по железным дорогам. Для такого товара нужно пароходное сообщение.

Экзекутор отошел от двери и направился далее. Ну и ну, как дела-то идут! А давно ли, давно ли открывали Николаевскую железную дорогу между Москвой и Петербургом. Экзекутор помнит, как вместе с женой стояли они на Знаменской площади, что около Николаевского вокзала, и глядели на пышные торжества. Дымящийся паровоз казался им чудом. Господи, кажется, только вчера это было! А теперь вот – уже железных дорог нам мало, корабли по льду будут ходить. Чудеса, да и только! Растет Россиюшка, на глазах растет...

Экзекутор обошел все помещения и вздохнул удовлетворенно: везде порядок. Он вернулся к нарядной двери конференц-зала. Тот же раскатистый бас продолжал:

– Ни одна нация не заинтересована в ледоколах столько, сколько Россия. Природа заковала наши моря льдами, но техника дает теперь огромные средства, и надо признать, что в настоящее время ледяной покров не представляет более непреодолимого препятствия и судоходству.

Голос за дверью умолк, в зале зашелестели аплодисменты.

...Теперь все спускались вниз по лестнице. Экзекутор видит, как в центре оживленно переговаривающейся группы идет академик Рыкачев, председательствовавший на собрании, высокий, с пышными усами, в генеральском мундире. Экзекутор хорошо знает Михаила Александровича, как же, известнейший ученый, недавно назначен директором Главной физической обсерватории. Собеседник Рыкачева в черной форме, на золотых погонах по два орла: вице-адмирал, значит. Это и есть сегодняшний докладчик, Макаров его фамилия. А слева от Макарова – это (ну кто же его не знает!) Дмитрий Иванович Менделеев. Ишь, как горячо говорит, даже рукой себе помогает. Вот всегда он такой.

Спустились вниз, продолжая начатый разговор. Макаров говорил быстро и темпераментно, но без всякой жестикуляции (как все профессиональные военные, он был очень сдержан в движениях):

– Господа, уверяю вас, открытие Северного пути для русского флота – это только начало дела. Мы построим мощные ледоколы, которые смогут плавать везде и всюду. Мы еще доживем до того дня, когда русский флаг будет доставлен на Северный полюс.

– Уверен, совершенно в этом уверен! – энергично вставил Менделеев.

– Значит, пойдем не по льду на санях, а через лед напролом, – улыбнулся Рыкачев, поглаживая усы.

– Да, ваше превосходительство, именно так, напролом. К Северному полюсу – напролом!

* * *

...Летом 1895 года Макаров закончил лечение и вновь вступил в командование эскадрой. Хотя эскадра по-прежнему называлась Средиземноморской, она была оставлена в дальневосточных водах. Макаров задержался на Дальнем Востоке еще на полгода. За это время он совершил несколько плаваний, обследуя русские берега Японского моря: выяснилось, что английские и наши карты тех мест имеют расхождения, причем английские порой оказываются более точными. Морская съемка заняла несколько месяцев. Дело было опасное, ибо фарватеры плохо знакомы, а осенью здесь часты туманы и шквальные ветры, того и гляди посадишь тяжелый броненосец на камни. Помощи тут ждать неоткуда... В то же время Макаров продолжил исследования Лаперузова пролива, начатые им еще на «Витязе». Загадочный пролив этот с капризным и переменчивым течением давно уже интересовал его.

К счастью, трудные осенние плавания обошлись благополучно, и морские съемки провели успешно. Год спустя Главное гидрографическое управление выпустило «Карту Западного берега Японского моря от залива Св. Владимира до залива Америка». Новая карта была много точнее старой.

На праздновании нового, 1896 года Макаров в очередной раз прощался со своей второй родиной. Он получил назначение на должность старшего флагмана 1-й флотской дивизии на Балтике. Известие это застало его в Гонконге: здесь стоял на ремонте в доке броненосец «Николай I». И вот снова предстоит путь через половину земного шара – опять в Петербург, в Кронштадт. Домой.

11 января Макаров покинул экзотический Гонконг. На этот раз он направился на родину через Американский континент. На обычном рейсовом пароходе, то есть в качестве пассажира – весьма странное для него состояние! – Макаров прибыл в Сан-Франциско, город, который он более тридцати лет назад посетил еще безусым кадетом. Для него, человека любознательного, поездка по такой своеобразной и бурно развивавшейся стране, как Соединенные Штаты, не могла не принести большой пользы, не обогатить новыми впечатлениями и идеями. К тому же, пересекая огромную страну, Макаров менее всего чувствовал себя просто туристом. И в Вашингтоне, в в Чикаго, и в Нью-Йорке, и в других больших и малых городах Америки он думал прежде всего о деле своей жизни – о русском флоте. Особое впечатление произвела на Макарова работа американских ледоколов на Великих озерах, где он побывал в феврале, в разгар зимы. Несколько сравнительно небольших ледоколов обеспечивали круглогодичное судоходство, а оно было там, в центре Северо-Американского континента, очень оживленным. Макаров подметил и немало технических новшеств, которые применяли в ледокольном деле предприимчивые и изобретательные американцы.

Идея покорения полярных морей занимала Макарова уже давно. Позднее он сказал Ф. Ф. Врангелю с обычной для себя любовью к точности: «Мысль о возможности исследования Ледовитого океана при посредстве ледоколов зародилась во мне еще в 1892 году перед отправлением Нансена в Ледовитый океан». Однажды, продолжает свой рассказ Врангель, зимой 1892 года мы со Степаном Осиповичем выходили с заседания Географического общества. Макаров вдруг остановился и сказал:

– Я знаю, как можно достигнуть Северного полюса, но прошу вас об этом никому не говорить: надо построить ледокол такой силы, чтобы он мог ломать полярные льды...

В 90-х годах прошлого столетия во всем мире мысль о достижении Северного полюса вызывала огромный энтузиазм. Всеобщее внимание привлекла экспедиция норвежского ученого Фритьофа Нансена в Ледовитый океан. Экспедиция эта ныне принадлежит к числу самых знаменитых в истории покорения полюсов. Нансен сконструировал специальный пароход (его назвали «Фрам»), способный выдержать давление льдов. Это был не ледокол, о котором мечтал Макаров. Корпус «Фрама» был устроен так, что льдины, сжимая корабль с разных сторон, не ломали борта, а как бы выталкивали его из воды на ледяную поверхность. Нансен рассчитывал, что океанские течения сами пронесут льдину со вмерзшим в нее кораблем до Северного

полюса. В 1893 году смелая экспедиция началась. Достичь полюса не удалось: «Фрам» дрейфовал значительно южнее. Тогда Нансен с одним лишь спутником предпринял отчаянную попытку пройти к полюсу на собачьих упряжках. И это не удалось: кончились запасы, пришлось повернуть обратно...

Неудача? Нет, это был грандиозный успех. В 1896 году чудом уцелевшего Нансена с восторгом встречал весь мир. Первый шаг к Северному полюсу был сделан. Дорога проложена. С тех пор «полярная» тема сделалась самой модной, Арктика же вытеснила со страниц газет и журналов прерии Дальнего Запада и джунгли, населенные тарзанами. Готовились новые экспедиции на Север.

Макаров-ученый, человек, столь много сделавший в изучении природы, отлично понимал, какое значение имеет для человечества покорение Северного полюса. Позднее он так сформулирует свои мысли по этому поводу: «Уже несколько веков человек стремится проникнуть в неведомую страну, окружающую Северный полюс. Попытки велись разными способами и с разных сторон. Было время, когда достижение полюса казалось совершенно возможным, а потом настал период реакций, когда достижение полюса считалось неосуществимым. Проходили годы, и вновь назревала потребность идти к северу а раскрыть те тайны, которые природа от нас прячет за ледяными полями и торосами. Ужасные лишения, которым подвергались путешественники в Ледовитом океане, не только не останавливали новых исследователей, а, напротив, разжигали их предприимчивость, и на смену погибавшим являлись другие беспредельно доблестные люди, рисковавшие своей жизнью и своим достоянием, чтобы пробраться в эту неведомую область».

И далее: «Для всякого образованного человека очевидно, что в неведомой стране, куда так упорно человек стремится, не находится никаких чудес, что Северный Ледовитый океан в полюсе никаких особенностей не имеет. Очень может быть, что там нет не только большого континента, но и малых островов, что путешественник, проникший до самого полюса, не встретит ничего необыкновенного, и все-таки людей почему-то тянет в эту область, и они по-прежнему готовы жертвовать своей жизнью для пользы науки».

Да, действительно, «выгоды» вроде бы никакой. Но жажда познания не имеет ничего общего с прагматическим расчетом. Макаров, как видно, хорошо понимал, что «ничего необыкновенного» он на полюсе не увидит. И все же мечтал достигнуть его.

Это, так сказать, романтическая сторона дела. Но адмирал Макаров был прежде всего практиком. Практиком, озабоченным

пользой своей страны. Все обдумав, он подаст 9 января 1897 года обстоятельную записку на имя своего бывшего начальника на Дальнем Востоке, ныне управляющего Морским министерством вице-адмирала Тыртова. Здесь Макаров впервые развернет программу освоения Северного морского пути с помощью ледоколов. Нужно сразу же подчеркнуть, что он несколько упрощал сложность преодоления полярных льдов. Например, он полагал, будто торосы (то есть большие нагромождения льда) рассыплются «от хорошего удара ледокола». Однако таких ледоколов не создано до сих пор, а главное – их, видимо, и нет смысла создавать. Это, однако, частность, и частность вполне простительная, ибо в ту пору Ледовитый океан был еще слишком плохо изучен.

Главная же, стрежневая мысль Макарова была абсолютно верна. Он утверждал, что «большой ледокол мог бы сослужить огромную службу в Ледовитом океане для поддержания сообщения с реками Обь и Енисей и для поддержания всяческих работ в этих местах как по задачам коммерческим, так и научным».

Однако Макаров был прежде всего военным, и военные задачи интересовали его более, чем коммерческие и научные. И он продолжает: «Полагаю, что содержание большого ледокола на Ледовитом океане может иметь и стратегическое значение, дав возможность нам при нужде передвинуть флот в Тихий океан кратчайшим и безопаснейшим в военном отношении путем».

Текст записки завершался подписью, краткой, но весомой: «Вице-адмирал С. Макаров» – это высокое звание было ему присвоено несколько месяцев назад. Новому вице-адмиралу лишь недавно исполнилось 48 лет. В подобных ситуациях иные говорят: что ж, всего достиг, можно и успокоиться... Но высокий чин ничуть не изменил натуры Макарова. Ничего не изменилось, как мы увидим, и в отношении к нему «сверху».

Итак, записка была составлена и подана «по начальству». Тыртов отозвался на это предложение незамедлительно. Уже на следующий день записка Макарова украсилась следующей его резолюцией: «Может быть, идея адмирала и осуществима, но так как она, по моему мнению, никоим образом не может служить на пользу флоту, то и Морское министерство никоим образом не может оказать содействие адмиралу денежными средствами, ни тем более готовыми судами, которыми русский флот вовсе не так богат, чтобы жертвовать их для ученых, к тому же проблематических задач». Ответ, как видно, был не только категорически отрицательный, но и довольно-таки язвительный.

Видимо, многие отказались бы от начатого дела, встретив

подобное отношение своего непосредственного начальства. Макаров, разумеется, не отступил.

Прежде всего он обратился за советом к специалистам: что скажут они? Действовал он по обыкновению энергично и напористо. Уже 24 января в Географическом обществе состоялось обсуждение его доклада «Об использовании Ледовитого океана». Собрался узкий круг лиц, но то был цвет отечественной науки: Ю. М. Шокальский, И. В. Мушкетов, К. И. Михайлов, А. И. Вилькицкий – выдающиеся русские географы, гидрографы, знатоки Арктики. Присутствовал и вице-адмирал П. Н. Назимов, начальник Главного гидрографического управления, и М. П. Боткин – известный художник и искусствовед, которому любовь к искусству не мешала заниматься весьма широкой практической деятельностью, он был ни много ни мало, как председателем совета Русского общества пароходства и торговли.

Ученые специалисты – осторожные люди. Да, интересно, но надо продумать, попробовать, посмотреть... В таком духе высказались некоторые присутствующие, хотя в целом все одобрили макаровскую идею. Сам же Макаров комментировал это в дневнике в обычном своем энергично-отрывистом стиле: «Пока дело идет плохо. Много возражений...» – И далее, как оправдание: «Мало времени было».

Однако все шло совсем неплохо. И даже не шло, а стремительно двигалось. В течение февраля состоялось еще несколько встреч со специалистами, и постепенно их осторожные возражения слабели, а «за» становилось все тверже. 9 февраля Макаров сделал в дневнике такую оптимистическую запись: «...поехал к Семенову, который был в восторге от проекта...» Речь идет о главе Русского географического общества академике Петре Петровиче Семенове-Тянь-Шанском. Он сразу же поддержал Макарова. Знаменитый путешественник и географ, человек широких взглядов, он ясно представлял себе огромные перспективы полярных плаваний для грядущих судеб России. Несмотря на свой весьма почтенный возраст – ему было на двадцать с лишним лет больше, чем адмиралу, Петр Петрович развил энергичную деятельность в пользу макаровских планов. А влияние у старого географа было весьма велико: он состоял в разного рода, правительственных комиссиях, был членом Государственного совета и пр. В значительной мере благодаря его авторитетному слову Макаров на протяжении всей своей полярной эпопеи пользовался твердой поддержкой ученого мира России.

Еще более решительно выступил в поддержку макаровских планов Менделеев. Великий ученый не был избран в члены

академии – ему, как и Макарову, «мешали» крутой нрав, принципиальная позиция в любом деле, неуемная предприимчивость в сочетании со смелостью идей (эти качества не всем нравятся). А кроме того, Менделеев поссорился с тогдашним министром народного просвещения Деляновым – ничтожным, бесхребетным бюрократом, унылым и злобным реакционером.

Как бы там ни было, но Менделеев в любых случаях оставался Менделеевым, то есть человеком, чье мнение ценилось очень высоко. И не только в ученом мире, но и в правительственных сферах: его часто привлекали в качестве консультанта, эксперта и т. п. На первых порах Менделеев поддержал макаровское начинание безоговорочно и энергично. Его увлекла идея освоения русского Севера (он и сам, кстати говоря, был коренным сибиряком). Менделеев пылко писал Макарову (2 мая 1897 года) : «По моему мнению, Ваша мысль блистательна и рано или поздно неизбежно выполнится и разовьется в дело большого значения не только научно-географического, но и в живую практику».

Итак, вперед! Макаров пишет Рыкачеву, прося его содействия в Академии наук. «Всякая новая мысль встречается недоверчиво, – осторожничает адмирал, – но я твердо уверен, что мне удастся защитить мое предложение...» А пока собираются ученые заседания и курьеры носят письма в разные учреждения, нетерпеливый Макаров уже торопит свою встречу со льдами. 26 января в дневнике его появляется запись: «Утром устраивали пробу льда на раздавливание. Делал визиты. У нас обед. После обеда все уехали в Коммерческое собрание на спектакль, а я остался с доктором Шидловским испытывать крепость льда...»

(Краткий комментарий: 26 января был праздничный день, отсюда неизбежные в подобных случаях визиты и званый обед в доме; «все» – это Капитолина Николаевна с родней и знакомыми, уехавшие в театр без хозяина; С. В. Шидловский – профессор Военно-медицинской академии. Как начал и чем кончил этот праздничный день Макаров, ясно и без комментариев.)

12 марта в конференц-зале Академии наук состоялось большое собрание. Присутствовали не только академики и ученые, но и множество заинтересованных лиц самого различного рода и звания – идея покорения Арктики увлекла многих. Теперь Макаров выступал уже не перед узким кругом специалистов. И он произнес не строгий специальный доклад, а речь-призыв, речь-обращение. И сказал ее горячо и напористо.

– Я являюсь с докладом о том, – начал он, – что сделала техника по пароходному делу и действительно ли ее успехи дают теперь возможность пробраться в северные широты не при

посредстве одних только собак и прежних способов, а напролом, при посредстве сильных машин, которыми человечество располагает для своих нужд.

Далее Макаров подробно остановился на истории ледокольного дела. Особенно он подчеркнул вот что:

– Дело ледоколов зародилось у нас в России. Впоследствии другие нации опередили нас, но, может быть, мы опять сумеем опередить их, если примемся за дело. Первый человек, который захотел бороться со льдом, был кронштадтский купец Бритнев. Это было в 1864 году. Как известно, Кронштадт отрезан от сухого пути водою. Летом сообщение поддерживается на пароходах, а зимою на санях, но в распутицу, когда нет пути по льду, а пароходы уже прекратили движение, бывали большие затруднения по перевозке грузов и пассажиров. Бритнев попробовал, нельзя ли пароходом ломать лед. Он в 1864 году у парохода «Пайлот» срезал носовую часть так, чтобы она могла взбегать на лед и обламывать его. Этот маленький пароход сделал то, что казалось невозможным: он расширил время навигации осенью и зимой на несколько недель... Б 1871 году стояла чрезвычайно суровая зима в Европе; вход в Гамбург замерз, и решено было построить ледоколы. Были посланы в Кронштадт инженеры, чтобы посмотреть, как Бритнев ломает лед. Они купили чертежи Бритнева за 300 рублей, и сообразно с этими чертежами был построен для Гамбурга первый ледокол...

В публичной речи Макаров не стал, разумеется, распространяться о том, что изобретатель-самородок не получил никакой поддержки (да и вообще не любил он заниматься обличительством). Факт, однако, столь же поразительный, сколь и печальный: за ничтожную сумму – 300 рублей, годовое жалованье мелкого чиновника! – ценное техническое новшество отдается в чужие руки. И никому дела до этого нет.

Затем Макаров подробно изложил свои взгляды на характер арктических льдов, на способы их преодоления, на типы ледоколов. При этом он все время настойчиво проводил мысль, что наша родина особенно заинтересована в развитии ледокольного дела:

– Простой взгляд на карту России показывает, что она своим главным фасадом выходит на Ледовитый океан.

В заключение им были сформулированы три практические цели: 1) исследование Ледовитого океана, 2) регулярное пароходное сообщение с Обью и Енисеем в летнее время, 3) открытие зимней навигации в Петербурге. Сейчас, по прошествии семидесяти пяти лет, совершенно очевидно, что цели, поставленные Макаровым, были абсолютно реальны уже в ту

пору, то есть вполне технически осуществимы, экономически и стратегически выгодны. (Осуществились они, правда, только в советское время.)

Доклад Макарова имел шумный успех. Текст доклада был сразу же издан Академией наук в виде отдельной брошюры. Она появилась под несколько академическим названием: «Об исследовании Северного Ледовитого океана» (вскоре брошюра была переиздана под броским, истинно макаровским заголовком: «К Северному полюсу – напролом!»). Тем же успехом сопровождались выступления Макарова в Географическом обществе и в Морском собрании. Словом, общественную поддержку он получил, ученые одобрили его идею.

Дело оставалось за малым: нужно было построить хотя бы один мощный ледокол. Увы, собрать полтора миллиона рублей русские ученые не смогли (а именно в такую сумму обошлось впоследствии создание знаменитого «Ермака»). Выручить могла только государственная казна. И здесь сказал свое веское слово Менделеев.

В сложной и запутанной административной структуре тогдашней царской России роль фактического главы правительства исполняли в разное время различные временщики. Возвышение того или иного из них объяснялось зачастую не столько природными качествами, сколько сложными комбинациями среди высшей бюрократии и личным влиянием на государя. В конце прошлого века таким правителем де-факто стал министр финансов С. Ю. Витте. Среди своих довольно ограниченных коллег он выделялся несомненными способностями и предприимчивостью, происхождения был отнюдь не родовитого и сравнительно молод (кстати сказать, он родился в один год с Макаровым). Витте всю жизнь оставался втайне либералом, сочувствовавшим «европейским порядкам», что, впрочем, не мешало ему быть царедворцем и карьеры ради поддерживать самые реакционные мероприятия царизма. Человек практичный, он привлекал для консультации видных ученых и среди них – Менделеева. Дмитрий Иванович пользовался определенным весом в глазах временщика и смог заинтересовать его макаровским проектом.

29 мая встреча с Витте состоялась. В течение двух с половиной часов Макаров давал пояснения. При этом он, следуя предусмотрительному совету Менделеева, ни словом не помянул о намерении покорить Северный полюс, а делал упор на практические выгоды освоения морских сообщений с Сибирью. Витте принял Макарова любезно, сказал несколько одобрительных слов, но решительного ответа не дал. Осторожный

и опытный делец, он желал еще осмотреться, выждать. Единственным практическим результатом встречи Макарова с Витте было то, что в распоряжение адмирала предоставили небольшой пароход «Иоанн Кронштадтский» с разрешением провести кратковременную экспедицию к устьям сибирских рек.

Ну что ж, и за это слава богу! Макаров собрался в путь немедленно. В его архиве сохранился любопытный документ – записная книжка в мягком клеенчатом переплете, на первом листе которой записано рукою адмирала: «Путешествие в Ледовитый океан». Человек он был аккуратный и педантичный. В его записях хорошо видно, как тщательно готовился он к первому знакомству с Арктикой. Под рубрикой «купить» идет длинный перечень вещей, многие потом зачеркнуты (очевидно, были приобретены): динамометр, бумага разных сортов, пенсне, духи, конверты и т. п. Среди планов, намеченных Макаровым, есть перечень тем, которые он предполагал выяснить в Норвегии у тамошних полярников, или список такого рода наметок: «сделать отметку килевой качки» и т. д.[23]

Макарову следовало торопиться – полярное лето коротко. И вот, не дожидаясь, пока его корабль окончательно закончит снаряжение, адмирал отправился в Швецию и Норвегию, чтобы встретиться с тамошними моряками, имевшими большой опыт плавания в полярных водах. Он увиделся со старейшим в ту пору исследователем Арктики профессором Норденшельдом (и после встречи с удовольствием отметил в дневнике: «Он разделяет мои взгляды на северное плавание»). Затем Макаров познакомился со Свердрупом – бывшим капитаном знаменитого «Фрама», несколько дней они провели в беседах, и адмирал записал много для себя полезного со слов опытного полярника.

Между тем «Иоанн Кронштадтский» и другие пароходы, долженствующие идти к сибирским берегам, все еще задерживались на Балтике. Макаров, разумеется, не мог спокойно сидеть сложа руки. На норвежских кораблях он совершил несколько коротких плаваний в северных водах, ухитрился даже забраться на Шпицберген. Его записи превосходно передают живость и прямо-таки юношескую неуемность натуры. Вот одна из них: «Вчера мы вместе с лейтенантом Шульцем переехали на китобойный пароход, вышли в море и с утра стали гоняться за китами. Охота в тот день шла неудачно. Мы гонялись за несколькими китами, но киты оказались очень сметливые: они ныряли в воды и выходили совсем не там, где мы их ждали. Мы ни одного раза не могли подойти к киту на расстояние выстрела».

Наконец 14 июля 1897 года из норвежского порта Хаммерфест Макаров повел свой небольшой пароходик в Карское

море. Вместе с ним шло еще несколько грузовых судов. Цель – устье Енисея. Экспедиция проходила в обстановке необычайно удачной для движения судов: в навигацию 1897 года условия плавания в арктических морях были на редкость благоприятны, льды отступили далеко на север, и караван за очень короткий срок без всяких помех дошел до устья Енисея. Но Макаров был, видимо, единственным человеком среди всех участников плавания, которого удручало подобное течение дел. И понятно: никакого опыта прохождения через ледовое пространство он не приобрел. Макарову пришлось на сей раз довольствоваться лишь рассказами, полученными, правда, от бывалых полярников. Занося в записную книжку данные о сроках северной навигации, Макаров, как добросовестный ученый, сделал помету: «по расспросам».

Путешествие через Северный Ледовитый океан завершилось для Макарова поездкой по великой сибирской реке Енисей от устья до Красноярска. Как обычно, он вел путевые записи. Читая их, нельзя не обратить внимание, что острый глаз адмирала подметил огромные природные богатства края и самый ценный его материал – людей, отважных, трудолюбивых и предприимчивых сибиряков. Его впечатления от Енисея: «Приблизительно на каждых двадцати верстах на карте показано селение, но оно редко состоит из двух дворов, чаще бывает дом. Жители занимаются рыбной ловлей летом и пушным промыслом зимой. Я спрашивал некоторых из них, почему они селятся поодиночке и так далеко один от другого. Мне ответили, что если поселиться ближе, то стеснительно по отношению рыбной ловли. Удивительно широкая натура у этих сибиряков, если на каждого человека требуется не менее 20 верст такой огромной реки, как Енисей».

Уже 24 августа Макаров и его спутники прибыли в Енисейск. Это один из тех русских городов, про которые говаривали: отсюда до границы три года скачи, не доскачешь. «Жителям столицы город Енисейск представляется далеким захолустьем», – сердито писал Макаров, имея в виду тот характерный тип столичных обитателей, которые полагают всех остальных граждан своей родины людьми второго сорта. Однако, продолжал он, общение с сибиряками показало нечто «совершенно обратное». Адмирал с уважением отметил, что «коренные енисейские жители – разумные и толковые люди...». После Енисейска Макаров посетил Красноярск, Томск, Тобольск, Тюмень и еще некоторые сибирские местности. 19 сентября он возвратился в Петербург.

Тем временем общественное движение в пользу освоения Северного морского пути приобрело в России поистине

общенациональный размах. Об этом писала пресса, множество граждан со всех концов страны сообщали Макарову или в редакции газет о своей поддержке. Сибирская экспедиция Степана Осиповича, о которой также много говорилось и писалось, еще раз подтвердила: нельзя медлить с освоением этого богатейшего края. И Макаров победил! 14 ноября 1897 года Витте доложил Николаю II об ассигновании трех миллионов рублей на строительство мощного ледокола. Согласие царя было дано.

В ту пору военное судостроение получило в России высокое развитие, наши крейсера и броненосцы были не хуже, а кое в чем и лучше европейских. Гораздо слабее развивалось судостроение гражданское. Вот почему заказ на создание нового мощного ледокола пришлось отдать известной британской судостроительной фирме «Армстронг и Витворт». В канун нового, 1898 года Макаров, переполненный планами и надеждами, выехал в Ньюкасл на переговоры с фирмой. Они завершились быстро и на благоприятных для заказчика условиях. Здесь, в центре британского судостроения, Макаров подписал договор на строительство ледокола. Произошло это 28 декабря 1897 года. Название ледоколу было дано «Ермак» – в честь знаменитого казака, покорителя Сибири. Теперь Сибирь надлежало покорить снова – победить льды, сковавшие ее моря и реки.

Проект ледокола был разработан английскими инженерами, однако подлинным творцом его все же по праву считался Степан Осипович. Он просматривал каждый чертеж, вносил свои поправки и предложения, спорил, настаивал, торговался, бранился. И, как правило, добивался своего. То же происходило и во время строительства «Ермака» на стапеле. Макаров, как добродушно шутили его сподвижники, «обмел бородой» все важнейшие детали и механизмы корабля. Не довольствуясь уже имевшимся у него опытом, он зимой 1898 года вновь отправился в командировку для изучения ледокольного дела, посетив за один лишь месяц Германию, Швецию, Данию и снова побывав на Великих озерах в Соединенных Штатах. (Повторяем: все это за один месяц.) Макаров учел новейшие достижения в области ледокольной техники и, возвратившись в Ньюкасл, предъявил фирме «Армстронг») новые жесткие требования улучшить конструкцию корабля, а также испытать качества различных механизмов. Между Макаровым и представителями фирмы нередко возникали споры, и порой весьма острые, обе стороны поочередно угрожали друг другу разрывом, но вот что интересно – все английские сотрудники русского адмирала относились к нему не только с уважением, но и с большой симпатией. Таково уж обаяние натур сильных и талантливых. И бранился-то он во

имя дела, а не из дурного характера.

Впрочем, споры с английскими судостроителями портили меньше крови Макарову, чем нудная борьба с отечественными недоброжелателями. А таких находилось немало. Обнаружилось, что некоторые русские капиталисты, занимавшиеся хлебной торговлей, напугались, как бы регулярное пароходное сообщение с богатой Сибирью не привело к снижению цен на хлеб. Собственные барыши им были куда дороже, нежели общенациональные интересы. Через своих лиц в министерстве финансов хлебные торговцы пытались ставить препоны Макарову. И порой не без успеха. Не дремали и его старые недруги из морского ведомства. Отсюда возникали разного рода затяжки и проволочки, чаще всего мелочные и оттого тем более обидные.

Однажды Макаров в сердцах написал Витте: «Человеку моего положения подобные мелкие отказы, безусловно, оскорбительны и действуют на меня удручающим образом в тот самый момент, когда требуется вся моя энергия, чтобы успешно окончить начатое дело». А речь-то шла о дополнительном ассигновании каких-то четырех тысяч рублей – сумма ничтожная сравнительно со стоимостью ледокола.

Неважно было и дома. В архиве Макарова сохранилось письмо, написанное им Капитолине Николаевне 22 марта 1898 года из Ньюкасла. Документ выглядит довольно странно: несколько слов впоследствии вырезаны ножницами (по-видимому, это сделал позже сам Макаров) «Получил твое письмо по приезде в Ньюкасл, – говорится там» – Ты мне пишешь, что мне надо быть в Петербурге. В том, что ты это пишешь, так беды нет, но если ты это кому-нибудь говоришь, то это нехорошо. Все твои друзья... (вырезано) с Тыртовым и... (вырезано) Рожественским не принадлежат к моим доброжелателям и поэтому превратно понимают твои мысли к моей невыгоде». Добавить тут нечего...

Макаров, однако, и виду не подавал о всех своих многочисленных неурядицах. Напротив, он оставался энергичен, бодр и общителен. На Британских островах ему неоднократно приходилось по долгу службы бывать на разного рода официальных и полуофициальных приемах, выступать с речами. Текст одной такой его речи сохранился (он напечатан в газете «Котлин» от 21 июля 1899 года). На банкете английских судостроителей Макаров сказал (языком он владел свободно):

– Джентльмены! Я был совершенно неожиданно приглашен на заседание, поэтому не приготовился что-нибудь говорить такому почтенному обществу, среди которого нахожусь теперь. Как иностранец, я нахожу, что вы очень странный народ: после

того, как накормили и напоили за пятерых человек, заставляете еще говорить (смех), а при таких обстоятельствах это – довольно трудная вещь. Хотя я и адмирал русского флота, но в Ньюкасл приехал с мирными целями. Я прибыл строить на Тайне[24], и я надеюсь, что это будет приятно присутствующему архиепископу, как и подобает его сану, – я должен построить не военное судно для войны с какой бы то ни было державою, но для битв со льдами (аплодисменты). Когда я впервые приехал в Ньюкасл, то я должен был что-либо сделать с судостроителями. Я изложил им свои требования, которые показались им очень трудными. Они уже знали, как трудно вести какие-либо дела с изобретателем, а я-то именно и был этим самым изобретателем (смех). Я предполагаю, что предпочтительнее иметь тещу в доме, чем одного изобретателя в городе (смех). Я, конечно, надоел фирме, но они (господин Сван) всегда находили пути исполнять мои желания единственно потому, что их знания и практика стоят значительно выше всяких воображений.

Кстати сказать, Макаров никогда не забывал о том, что он прежде всего военный моряк. Во время своих посещений Англии он побывал на боевых кораблях британского флота, встречался с морскими офицерами, выступал с докладами на различные темы. В итоге Степан Осипович сделался весьма популярной в Англии фигурой. Один из его соратников, имея в виду те интриги и недоброжелательство, которые так часто сопутствовали Макарову на родине, с горечью писал: «Вообще англичане – приятно и стыдно сказать – интересовались адмиралом Макаровым больше, чем его соотечественники русские...»

19 февраля 1899 года Макаров поднял на ледоколе коммерческий флаг. («Ермак» был причислен к министерству финансов и в состав военно-морского флота не входил.) Строительные хлопоты окончились, теперь предстояло первое испытание: 21 февраля «Ермак» вышел на родину, в Финском заливе его ждал сплошной лед.

По-видимому, есть в обыденной жизни некая тайная закономерность: человеку слабому нередко сопутствует случайная удача; напротив, перед волевым и смелым деятелем постоянно возникают, как нарочно, непредвиденные и необязательные сложности. Судьба всю жизнь словно испытывала Макарова, не давая ему никакого снисхождения, ни одной поблажки: ветер нередко дул против движения его корабля, течение вод слишком часто было неблагоприятно. Что ж, для сильных натур подобные дополнительные, так сказать, испытания являются полезными? Закаляют личность? Бог весть, но Макарову всю жизнь, что называется, «не везло». Своенравная судьба еще

раз проверяла его волю, его уверенность в избранном пути, силу его характера.

Так было и на этот раз. Первый рейс первого крупного ледокола. Все сто один человек экипажа – от командира до кочегаров – с естественным беспокойством ждут встречи со льдом. В ту зиму лед на заливе был необыкновенно тяжелым, толщина его доходила до метра. Утром 1 марта Макаров, стоя на мостике «Ермака», с волнением наблюдал, как приближается кромка сплошного льда. Все тоньше и тоньше делается просвет чистой воды между носом корабля и неподвижным ледяным полем. Сможет ли «Ермак» выполнить свою задачу? Хватит ли сил у машин? Выдержит ли корпус? И вот настал миг первого испытания. Легкий толчок – и могучий корабль плавно продолжал свое движение среди ледяного покрова. Треск и скрежет ломаемых льдин не заглушили горячего «ура!», прогремевшего над «Ермаком». Некоторое время ледокол продвигался очень легко и со сравнительно большой скоростью – 7 узлов (13 километров в час). Но в районе острова Гогланд корабль неожиданно остановился: ледяное поле, лежащее перед ним, оказалось слишком тяжелым...

На всех, в том числе и на Макарова, это произвело удручающее впечатление, особенно после первых легких успехов. «Ермак» попятился назад, а затем на большой скорости ударил носом в лед, потом еще и еще раз, однако продвижения вперед почти не было. Пришлось обойти это труднопроходимое место. Лишь потом, набравшись опыта, Макаров и экипаж «Ермака» поняли, что подобный маневр отнюдь не должен быть расценен как неудача, что существуют столь мощные напластования льда, которые не в силах преодолеть никакой ледокол.

2 и 3 марта «Ермак» уверенно и спокойно двигался через замерзший залив к Кронштадту. Оказалось, ледяная поверхность отнюдь не пустынна, напротив, множество рыбаков занимались тут своим промыслом. На льду чернели их кибитки, сани, запряженные лошадьми. Увидев такое чудо – пароход, шедший по льду, рыбаки оставили свои снасти и бросились к «Ермаку» – с криками «ура!» иные по нескольку верст бежали за ледоколом, наблюдая, как он работает (Макаров даже опасался, не случилось бы какого несчастья, но все обошлось). Около Толбухина маяка, недалеко от Кронштадта, на корабль прибыл лоцман. «Мне еще первый раз случалось видеть, – заметил Макаров, – что лоцман подъезжает вплоть к борту на лошади».

Все эти дни Кронштадт жил в волнении: сумеет ли «Ермак» пробиться через ледяные поля или нет? И вот пришла весть – приближается! Все население вышло навстречу медленно

подходившему ледоколу. Рота Каспийского полка во главе с самим полковником на лыжах первой приблизилась к «Ермаку». Под крики «ура!» и общие восторженные поздравления всю роту взяли на борт корабля.

А в Кронштадтской гавани было черно от людей, высыпавших на лед. 4 марта Макаров записал: «День этот будет надолго у меня в памяти». Корабль окружили толпы народа: многие выехали на лед на санях, а некоторые энтузиасты даже на велосипедах. В кают-компании «Ермака» стало уже тесно от большого числа важных гостей. Как всегда в подобных случаях, нашлись люди, непреклонно убежденные, что для успеха дела следует немедленно же наполнить рюмки («к тому же, господа, мороз на дворе, мороз!»). Суеверный, как все моряки, Макаров умолял гостей воздержаться, по крайней мере, от победных тостов, пока «Ермак» не станет у стенки: мало ли что может еще случиться...

Но ничто не испортило торжества. Уверенно, как на смотру, «Ермак» вошел в замерзшую гавань, оставляя за собой ровную полосу темной воды, покрытую кусками разбитого льда. За двести лет существования Кронштадта «Ермак» был первым судном, которое вошло в гавань в это время года. В порту гремели оркестры, раздавались крики «ура!». На мостике стоял высокий человек в штатском пальто и меховой шапке, с густой черной бородой – Макаров. В этот день – 4 марта 1899 года – он записал в своем дневнике: «Все благополучно и эффектно...»

И это было действительно эффектно. Вышедшая на следующий день кронштадтская газета «Котлин», рассказывая о восторженной встрече «Ермака», справедливо писала, что «в каждом из присутствующих невольно поднималось чувство гордости за нас, русских». Эта общая гордость за успех Макарова ярко выражалась в многочисленных телеграммах, которые в те дни поступали в Кронштадт со всех концов России. Вот одна из них: «Лед, запирающий Петербург, Вы победили, поздравляю, жду такого же успеха в полярных льдах. Профессор Менделеев». В тот же день и с той же подписью появилась маленькая заметка в газете «Новое время»: «Победа эта „Ермака“ над льдом первая. Дождемся, бог даст, и еще боле осязательных, никого не обижающих, а славу Макарову и России дающих».

Да, все шло действительно «благополучно и эффектно».

Макаров собирался сразу же следовать в столицу, но ему срочно пришлось менять планы. Неожиданно поступило тревожное известие: в районе Ревеля одиннадцать пароходов затерты льдами и терпят бедствие. Помощь требовалась немедленно. Снялись с якоря утром 9 марта. «Ермак» с

Макаровым на борту вновь пересек замерзший Финский залив, на этот раз в обратном направлении. Мощный ледокол за полчаса освободил корабли из плена. Ледокол вошел в Ревель, ведя за собою, как на параде, все одиннадцать спасенных пароходов. И вновь толпы восторженных людей, оркестры, депутации...

4 апреля в два часа дня «Ермак», легко сломав невский лед, стал около Николаевского моста. Просторные набережные были запружены людьми – казалось, весь Петербург вышел встречать Макарова. И опять «ура!», опять музыка. Торжественно спустили трап на столичный берег. Первым поднялся на борт ледокола грузный, сильно располневший человек в дорогой шубе и шапке; лицо его расплывалось в улыбке, но маленькие глаза смотрели спокойно и внимательно – статс-секретарь Витте самолично явился поздравить Макарова (и заодно погреться в лучах его славы: я, мол, всегда за все прогрессивное, передовое...).

Множество репортеров осаждали Макарова и весь экипаж «Ермака». Расспрашивали, брали интервью.

Пресса широко разнесла по России весть об успехах ледокола. Впрочем, что пресса! К газетной популярности Макарову было не привыкать. Но вот на одном из торжественных приемов в Петербурге прозвучали в его честь стихи, написанные известным в ту пору писателем Н. Гейнце. Заканчивалось это пространное стихотворное приветствие так:

Как молния, из края в край
Промчалось имя адмирала,
И «Ермака» не невзначай
Молва «Степанычем» прозвала!
Покорена сама природа —
Всю Русь Макаров обошел,
И... к сердцу русского народа
Ему не нужен ледокол.

Все по-прежнему шло «благополучно и эффектно».

Пока...

Во льдах

Просторная каюта ярко освещена электричеством. Поздний вечер, но за окном мерцает слабый свет – полярный день в разгаре. Макаров неподвижно сидит за письменным столом. На столе, обычно заваленном книгами, картами и бумагами, пусто и чисто. Большой настольный календарь показывает 17 июля 1901 года (по новому стилю – 30 июля). На стульях, на диване молча сидят: капитан «Ермака» Михаил Петрович Васильев, его старший помощник барон Владимир Евгеньевич Гревениц, второй помощник Николай Ильич Тульский, старший механик Михаил Александрович Улашевич и судовой врач Александр Григорьевич Чернышев.

Макаров прерывает молчание. Голос негромок, спокоен:

– Господа, вы знаете положение дел. «Ермак» затерт льдами. Мы испробовали все способы вырваться на чистую воду, но безуспешно. Ветер несет нас на северо-восток. Если такое положение продлится долго, нам придется зимовать во льдах. Уголь на исходе, запасы провизии ограничены. Прошу высказать свои соображения.

Гревениц: Запасы угля израсходованы примерно наполовину. Мы тратим очень много топлива на попытки развернуть корабль, но, как видно, в торосистых льдах это невозможно. Предлагаю поберечь уголь до более благоприятной обстановки.

Улашевич: Механизмы пока в порядке. Левый винт вчера имел сильное столкновение с тяжелой льдиной, но все обошлось благополучно, вибрации нет. Корпус хорошо держит напор льда, пока нигде никаких вмятин. Полагаю, что даже при неблагоприятном исходе мы сможем перезимовать. «Ермак» – надежный корабль.

Чернышев: Люди здоровы, хотя сильно устали за последние дни. В офицерских каютах и в кубриках тепло, жалоб на простудные заболевания нет. Теплой одежды довольно, в этом смысле зимовка меня не пугает. Считаю, однако, необходимым: с завтрашнего же дня уменьшить ежедневный рацион всему экипажу. Мы должны экономить продовольствие.

Тульский (улыбаясь): Александр Григорьевич, вчера мы застрелили двух медведей. Сколько в них пудов мяса-то?

Чернышев: Не так уж много, если разделить на девяносто пять взрослых мужчин. Учтите также, что с наступлением полярной ночи медведи и тюлени переберутся гораздо южнее. Нет, я вам не советую рассчитывать на свежую медвежатину в случае зимовки.

Васильев: Полагаю рацион сократить завтра же. Кроме того,

предлагаю послать небольшую партию на материк. Составить отчет о нашем положении, и пусть его передадут по телеграфу в Петербург.

Пауза. И тогда Макаров говорит снова:

– Итак, приказываю. Уголь экономить. Норму выдачи продовольствия сократить для всех с завтрашнего дня. Александр Григорьевич, внимательно следите за здоровьем экипажа, помните о возможности возникновения цынги в случае тяжелой зимовки и заранее примите все необходимые меры. Михаил Петрович, подберите партию в шесть-семь человек для перехода на материк. Партию поведет Николай Ильич. Объявить экипажу, чтобы написали письма родным и близким. Подождем еще неделю, и если положение не изменится, партия пойдет по льду. Благодарю вас, господа, все свободны.

...Глубокой ночью Макаров вышел на палубу. Было довольно светло, даже читать можно. Кругом, насколько хватал глаз, расстилалась ледяная пустыня. Ровная поверхность льда во многих местах была вздыблена гигантскими нагромождениями торосов, вершины некоторых доходили чуть ли не до труб «Ермака». Пронизывающе дул холодный ветер. Ледяное поле казалось мертвым, но оно двигалось, оно жило, дышало. Белоснежные громады молча и зло уперлись в корабль, железные борта поскрипывают от натуги. «Ермак» кажется одинокой черной точкой на белом полотнище. Он чужой здесь, в этом царстве Снежной королевы, среди вечной тишины и белизны. Ныне корабль – пленник полярной стихии. Льды медленно, но неуклонно влекут его на северо-восток – в направлении, обратно противоположном дому. А дома сейчас светит над лугами яркое солнце, сено уже сложено в стога, и пчелы гудят в теплом летнем воздухе.

...Пятый день «Ермак» неподвижно стоит во льдах.

* * *

Итак, весной 1899 года Макаров переживал триумф. Однако во всем этом шуме слышались явно фальшивые ноты чрезмерно высокого тембра. Восторженные надежды доходили порой просто до абсурда. Многие решили, что теперь можно будет плавать из Архангельска во Владивосток через Северный полюс по линии прямой, как железная дорога между Москвой и Петербургом. Некоторые даже советовали отправлять во Владивосток письма... с «Ермаком». Так, дескать, дойдут быстрее.

Газетчики, стараясь, как всегда, забежать вперед событий,

разухабисто вещали в таком духе, что теперь, мол, до Северного полюса рукой подать, «Ермак» все сможет... Эти безответственные восторги в дальнейшем очень повредили как самому Макарову, так и всему делу освоения Арктики. Когда выяснилось, что путь к полюсу еще очень труден, а «Ермак», естественно, не в состоянии выполнить невозможного, те же газетчики в погоне за новой сенсацией стали писать о ледоколе уничтожающие статейки. Тут взыскательные критики ударились в «либерализм». Ах вот куда пошли народные деньги? На адмиральскую авантюру? И зачем вообще народу, страдающему от плохих дорог и всяких там суеверий, освоение этого самого Северного полюса? Не лучше ли нам и т. д. и т. п.

Разумеется, Макаров не имел никакого отношения ко всем тем нелепым восторгам. Он счел даже необходимым в свое время гласно охладить эту явно нездоровую горячность. Имея в виду экспедицию Норденшельда, который на небольшом судне прошел вдоль берега северной Сибири, Макаров указывал, что экспедиция «Ермака» по тому же маршруту будет не легче, а опаснее, ибо его корабль слишком велик для плавания в прибрежных водах, где летом лед гораздо меньше, а напор его слабее, чем в открытом морском пространстве. Приведя целый ряд аргументов такого же характера, адмирал указал еще на одно существенное различие морального свойства, и различие немаловажное: «Если бы Норденшельд бросил свое маленькое судно и сошел с экипажем на берег, то его встретили, как героя; если же я брошу „Ермак“, то меня за это не поблагодарят». И в итоге счел «маловероятным», чтобы его ледокол смог в одиночку пробиться за одну навигацию к Беринговому проливу (Макаров предвидел, что для успешной борьбы с тяжелыми льдами необходимы совместные действия нескольких или хотя бы двух ледоколов).

Но его трезвому голосу тогда никто не внял. «Скромен наш герой-то», – улыбались одни. «Цену себе набивает, выскочка», – брюзжали другие.

А тут еще незадача, да какая: размолвка с Менделеевым. Грустная эта история требует пояснений. Вкратце вот ее суть. На «Ермаке» должна была отправиться большая группа ученых для проведения разного рода исследований. Возглавлять эту группу собирался сам Менделеев. Однако Дмитрий Иванович был не только гениальный ученый и мыслитель, но и человек очень честолюбивый и своенравный. Он решил, что именно ему, Менделееву, следует руководить полярной экспедицией, а Макаров должен состоять при нем в качестве командира «Ермака» (подобно тому, как в экспедиции Нансена «Фрамом» командовал Свердруп). Но и адмирал не менее любил сам вести дело, а

характер имел столь же крутой и властный. И вот, к величайшему сожалению для русской науки и для всего нашего дела освоения Арктики, оба этих значительных человека договориться не смогли. И поссорились.

После объяснения с Менделеевым 18 апреля Макаров записал в дневнике, что тот «вел себя вызывающим образом, говоря иногда, что он не желает знать моих мнений и т. д.». А Менделеев в тот же день наговорил о Макарове таких слов, которые, право, не хочется здесь воспроизводить. Тотчас же Дмитрий Иванович написал Витте: «Покорнейше прошу ваше высокопревосходительство уволить меня от экспедиции в Ледовитый океан, предначертанной на сей год. Причиною моего отказа служит требование адмирала Макарова, чтобы я и избранные мною помощники во все время экспедиции находились в его полном распоряжении и исполняли не те научные исследования, которые заранее мною задуманы, а приказания г. адмирала, как единственного начальника экспедиции», А далее в Менделееве характер крупного государственного человека взял верх над уязвленным самолюбием, и это позволило ему закончить свое письмо такими вот достойными словами: «Ледокол „Ермак“ может, по моему мнению, под руководством адмирала Макарова выполнить уже многое, важное как для изучения области полярных льдов, так и для славы России...»

Все эти бумаги, как вышедшие из-под пера Макарова, так и Менделеева, горько читать. Трудно судить сейчас, кто из них больше переборщил тогда в запальчивости, да и где взять такие тончайшие весы, чтобы точно измерить подобное. А главное – стоит ли? Ведь здесь проиграли все. Менделеев лишил себя возможности стать исследователем Арктики – и кто знает, сколько бы новых открытий он мог сделать, и каких открытий! Макаров остался без помощи крепкого организатора и выдающегося ученого – быть может, все экспедиции «Ермака» на север от этого оказались менее успешными, чем они могли бы стать. Проиграла наша наука. Проиграла наша родина. Вот к чему приводила (и не один, к несчастью, раз) мелочная борьба самолюбий, какими бы выдающимися талантами ни обладали участники этой, с позволения сказать, «борьбы».

Но никакие силы уже не могли остановить Макарова на пути к арктическим морям. Кажется, если бы весь экипаж «Ермака» покинул его, он готов был один набивать углем топки, держать штурвал, прокладывать курс по карте. И верится – дошел бы хоть в одиночку до края полярной ночи.

Впрочем, в одиночестве Макарова трудно себе представить. Везде и всегда у него находилось достаточное число верных

приверженцев и последователей. И здесь самое время сказать об одном из наиболее верных помощников адмирала, о том, кто делил с ним многие труды и невзгоды и кто позже погиб с ним рядом.

В течение всей полярной эпопеи Макарова самым первым и энергичным его помощником всегда оставался командир «Ермака» Михаил Петрович Васильев. Это был выдающийся моряк. Характер у него тоже оказался под стать макаровскому: командир «Ермака» не отличался ни красноречием, ни успехами в свете, зато воли, решимости и твердости в достижении цели ему не пристало бы занимать. Обоих их связывала тесная дружба. В архиве сохранилось немалое число писем Макарова к Васильеву. Речь в них шла о самых разнообразных предметах: о сроках выхода в море, о ремонте, о личном составе ледокола и многом другом. Тон писем обычно деловой, по не строго официальный и жестоко требовательный, как это было свойственно Макарову. И лишь изредка встречаются в письмах такие слова: «Ваша работа с „Ермаком“ составляет „Ермаку“ добрую славу, и мне радостно слышать от всех самые лучшие отзывы». Надо знать Макарова, человека сурового и чрезвычайно сдержанного в проявлении своих чувств, чтобы оценить эти скромные слова признания.

8 мая «Ермак» готовился покинуть Кронштадт. Предстояло первое полярное испытание. По требованию Макарова проводы были очень скромными: не следовало искушать судьбу. В полдень – прощальный обед на ледоколе. Присутствует Капитолина Николаевна вместе с Диной и маленьким Вадимом и еще несколько лиц. Ни речей, ни тостов.

Макаров спокоен и внешне вполне весел, он ободряет жену, шутит с детьми, развлекает присутствующих. Последний тихий, покойный день. В два часа с грохотом поднимаются якоря – пошли!

Согласно контракту с английской судостроительной компанией «Ермак» имел право на необходимые исправления накануне первого плавания на север. И опять корабль стал в одном из доков на Тайне. Все в порядке, можно идти дальше. 29 мая вновь вышли из Ньюкасла, только на этот раз не на восток, а прямо на север...

К началу июня без всяких происшествий корабль подошел к району Шпицбергена и взял курс на зону сплошных арктических льдов. Все время велись научные исследования: измерялись глубины, температуры воды и воздуха, толщина и структура в изобилии плавающих здесь льдин. Макаров распорядился взять с собой киноаппарат – последнюю новинку тогдашней техники. Так впервые были произведены киносъемки полярной натуры, причем

главным оператором обычно выступал сам вице-адмирал.

Все, однако, жили одним чувством: когда же, когда покажется она, Арктика? И вот... В пять часов утра 8 июня Макарова разбудили: впереди лед. Адмирал немедленно поднялся на мостик. Повсюду, насколько хватал глаз, простиралось бесконечное поле синего полярного льда. Дул ветер. Черные холодные волны с грохотом разбивались о льдины. Макаров приказал идти вперед. Потом снял шапку и широко перекрестился...

«Ермак» с ходу налег на край ледяного поля. Раздался оглушительный треск. Корабль содрогнулся, однако продолжал движение: огромная льдина раскололась, и обе половины ее медленно, как бы нехотя, раздвигались перед носом ледокола, образуя узкую полоску воды. «Ермак» медленно шел вперед. Сразу стало очевидно, что полярный лед неизмеримо тяжелее, чем в Финском заливе. «Ермак» с трудом прокладывал себе путь. Лед ломался сравнительно легко, но корпус корабля оказался недостаточно прочным. Вскоре от толчков и сильной вибрации в носовой части появилась течь. Макаров, стоя на мостике, всем своим существом ощущал каждый толчок ледокола. Он лучше всех знал свое детище, все его свойства и особенности. Еще при проектировании «Ермака» Макаров предложил установить в носовой части ледокола гребной винт: это было сделано для того, чтобы мощная струя воды, направляемая по ходу движения корабля, помогала бы ломать лед. Устройства такого рода уже имелись на американских ледоколах, плававших на Великих озерах. И действительно, во время первой встречи «Ермака» с балтийским льдом в Финском заливе носовой винт как будто бы приносил пользу. Однако мощные полярные льдины и торосы не шли ни в какое сравнение с тем, что приходилось встречать ледоколу на Балтике. Не удивительно, что носовой винт оказался не только бесполезным, но и вредным, ибо очень скоро вышел из строя и даже вызвал повреждения корпуса.

Макаров понял: дальнейшее упорство бессмысленно и опасно. И он приказал лечь на обратный курс.

«Ермак» возвратился в Ньюкасл. К счастью, предусмотрительный Макаров загодя обусловил в контракте и то, что будут выполнены все необходимые конструктивные переделки после первого пробного плавания в полярных льдах. Прежде всего Макаров распорядился убрать совсем этот злосчастный носовой винт и укрепить корпус. Английские судостроители не возражали, ибо русский корабль предоставлял им возможность, так сказать, бесплатно получать опыт для создания в будущем собственного ледокольного флота.

Известный принцип британской плутократии «воевать чужими руками» в данном случае конкретизировался как возможность опять-таки «чужими руками» испытать полярный лед. Что ж, фунты фирмы в данном случае были истрачены практично.

Опытные английские рабочие сделали все необходимые переделки и исправления. Макаров с интересом наблюдал за их ловким, слаженным, до предела рациональным трудом. Внимательный глаз его подмечал все ценное и самобытное, что можно было бы с пользой применить на родине. «Мне часто приходилось смотреть на работу англичан, – записал он однажды, – и у меня осталось такое впечатление, что эти люди систематично усваивают себе приемы, требующие наименьших усилий; так, например, людям, которые клепают, приходится класть на землю инструменты. Наш мастеровой положит, англичанин же бросит, чтобы не делать лишнего движения – нагибаться. То же самое во многих работах – человек ищет, каким образом избежать лишних движений, чтоб, не уставая, больше сделать, и, действительно, достигает хороших результатов. Приступая к делу, здешний человек затратит больше времени на то, чтобы приспособиться, но зато работа у него пойдет успешнее и с меньшей тратой сил».

Записи на подобные темы встречаются у Макарова очень часто. Каким бы делом ни занимался человек, любящий свою родину, его мысли неизменно будут возвращаться к ней. За рубежом своя сторона порой видится, словно отраженная в сложном зеркале: у них так, у нас – этак, и из подробного сопоставления порой многое делается понятным. А все стороны организационной деятельности всегда особенно привлекали Макарова, он-то понимал, что у него на родине с этим обстоит не слишком благополучно. Как видно, он занимался и тем, что ныне называется модным термином «научная организация труда».

Ремонтные работы в Ньюкасле продолжались довольно долго: почти месяц. Наконец, 14 июня 1899 года «Ермак» снова вышел в полярное плавание (позднее Макаров назвал его «вторым»). И раньше адмирала нельзя было упрекнуть в недооценке опасности плаваний в арктических водах. Теперь он уже был готов ко всему, даже самому худшему. Любопытная деталь: накануне выхода в плавание Макаров приобрел библиотеку из ста книг. В дневнике он комментировал это так: «Если ледокол застрянет и придется зимовать, то несколько десятков классических книг в прибавок к тому, что мы имеем, не будут лишними». Опять-таки Макаров выбрал не какие-нибудь книги, а классику. Всю жизнь у него сохранялась устойчивая неприязнь к так называемому «легкому чтению» (видимо, было бы правильнее говорить – «пустому

чтению») – вспомним его юношеские вкусы, его литературные рекомендации в «Морской тактике». Если придется зимовать, то пусть уж моряки обогатят чтением свою душу, а не просто станут убивать время...

Утром 25 июля показались первые крупные льдины. Маневрируя между ними, «Ермак» продолжал двигаться на север. Шли довольно быстро. Вскоре чистой воды почти не стало, и ледокол пошел напрямик. Трюмный машинист все время осматривал носовое отделение: боялись, не появится ли течь в корпусе. Нет, пока все обстояло благополучно.

Макаров и Васильев неотлучно находились на мостике. Лед делался все более тяжелым, показались первые торосы. Число и величина их возрастали по мере продвижения «Ермака» на север. В 7 часов вечера Макаров спустился пообедать, вслед за ним отправился и Васильев. В 8 вечера впереди по курсу на близком расстоянии обнаружили мощный торос. Обойти его было невозможно, остановить тяжелый ледокол – поздно. Раздался резкий толчок, нос «Ермака» отбросило влево, и корабль остановился. Васильев, оставив обед, устремился в носовое отделение. Вскоре Макарову доложили: в трюм поступает вода.

Впоследствии установили, что «Ермак» столкнулся со льдиной, которая уходила под воду на глубину 10 метров. Серьезное препятствие, что и говорить! Однако пробоина оказалась не слишком опасной. Подвели пластырь, откачали воду. Затем несколько дней простояли, застопорив машины, пока залатали дыру в корпусе. Залатали на живую нитку. Так в самом начале плавания в арктических водах корабль получил повреждение. А плавать на поврежденном ледоколе среди гигантских торосов – это... это не шутка!

Макаров тем не менее пошел на риск. «Ермак», густо дымя высокими трубами, медленно, но упорно вновь начал продвигаться на север.

Непрерывно велись разнообразные научные исследования. Изучали толщину и свойства льда, направление полярных течений, температуру и соленость воды, опускали драги для исследования океанского грунта. Не забыто было и ясное полярное небо: астроном Пулковской обсерватории Б. П. Кудрявцев очень мало интересовался льдинами, которые ежеминутно угрожали пробить борт «Ермака», – ведь это было где-то внизу, а он, вооружившись оптическими приборами, день и ночь изучай звездное полярное небо (благо в тех широтах день и ночь мало отличаются друг от друга).

Интенсивность исследований выразительно зарисована в дневнике Макарова: «7(19) августа. Утром пошли на W, и как

только встретили хорошее торосистое поле, то приступили к обмерению глубины его. Работа продолжалась до полудня. В этот день мы делали обмер с самого судна и для этого, сбросив поплавок на одну сторону ледяного поля, обходили вокруг него... Случилось один раз так, что работа эта совпала с глубоководными исследованиями на станции, так что одновременно с правого борта в четырех местах шли работы: на носу лейтенант Ислямов тянул поплавок, на средине инженер Цветков глубокометром... доставал воду с малых глубин; далее на корме лейтенант Шульц... доставал воду с больших глубин, а на самой корме доктор Чернышев тралом доставал образцы организмов дна».

Запись суховата, даже несколько протокольна, однако сам по себе факт впечатляет: четыре исследовательские программы ведутся с одного борта. Такое положение было свойственно макаровской экспедиции на всем ее продолжении.

Изучали животный мир от планктона до... акулы! Да, ко всеобщему удивлению, однажды выловили довольно крупную акулу, хотя температура воды была даже ниже ноля. «Удивительная живучесть! – заметил Макаров. – Акула шевелилась, когда из нее были удалены все внутренности и содрана шкура». Освежеванного хищника адмирал приказал отправить в камбуз – как же не попробовать столь оригинальное блюдо! Попробовали. Макаров после дегустации записал: «На завтрак подали блюдо из акулы, которое было очень вкусно, также были вкусны и пирожки из нее. Много портило дело сознание, что это мясо акулы». Макаров, как все моряки во всех странах мира, ненавидел акул. И не мог изменить своим чувствам даже тогда, когда встречал этого хищника в виде начинки к пирогу.

Продвигаться вперед следовало осмотрительно: все помнили, что в носу ледокола зияет плохо заделанная пробоина. Приходилось осторожничать и адмиралу: он ведь нес ответственность и за корабль, и за людей. А льдины были гигантские, в длину достигали нескольких километров. Представить трудно, сколько тонн могла весить каждая из них. И вот Макаров записывает: «Боялся с пробитым судном ударять с большого хода». Боялся... Это слово крайне редко встречается в макаровском лексиконе.

Вновь и вновь «Ермак» пытался пройти на север, ломая льдины и обходя мощные торосы, возвышавшиеся порой вровень с палубой. Однако каждый дальнейший шаг давался ледоколу все с большим и большим напряжением. И тогда Макарову окончательно стало ясно: далее на север «Ермак» пробиться не

сможет...

Экспедиция возвратилась в Ньюкасл. С присущей ему прямотой и откровенностью Макаров сообщил Витте о всех трудностях полярного плавания. Немедленно последовала телеграмма: оставаться в Ньюкасле, ждать комиссии. С необычной быстротой прибыла и сама комиссия. Во главе ее стоял паркетный адмирал А. А. Бирилев, давний и откровенный враг Макарова. В эти дни Степан Осипович с нескрываемой душевной болью сообщал Ф. Ф. Врангелю: «Вы пишете, что я не люблю сознаваться в своих ошибках. Боюсь, что это, к сожалению, не так. Говорю, к сожалению, ибо эта откровенность мне теперь повредила... Мне бы послать телеграмму: „Ермак“ отлично разбивает лед, подробности везу лично». Это было бы подло, но умно, потому что моей телеграммой я дал моим врагам случай организовать комиссию, и теперь еще вопрос, как я с ней рассчитаюсь».

Опасения Макарова оправдались. В заключении комиссии скрупулезно перечислялись недостатки «Ермака». Нельзя не признать, что многие из них были указаны справедливо: слабость корпуса, конструкция носа корабля и пр., но весь следственный тон этого документа отличался крайним пристрастием и недоброжелательностью. Бирилев и его присные ставили своей целью не помочь арктическим исследованиям, а навредить Макарову. Им это удалось, «Ермак» был отозван в Балтийское море. В либеральных изданиях появились бойкие «разоблачения» макаровского корабля.

Так, журнал «Развлечение» решил позабавить читателей, глумясь над Макаровым. Карикатуру на «Ермака» поместили аж на самой обложке. А в номере (сентябрь 1899 года) – стихотворный пасквиль под названием «Сердит, да не силен». В пошловатых стишках описывалось, как «на холодном, дальнем Севере» плывет «богатырь – „Ермак“ и грозится все полярные льды „растрепать в клочья мелкие“. А затем

Завязался бой, стоном стон стоит.
Но недолог бой. В схватке яростной
Нос сломал «Ермак» и, сконфузившись,
Побежал назад с миной жалостной.

Вот так. «Нос сломал» – как смешно, не правда ли? «Обличителями» не ставилось ни во грош, что Россия получила самый мощный ледокол в мире, что был накоплен первый опыт плавания в арктических водах и собраны значительные научные материалы! Как это случалось в судьбах людей своеобычных и

деятельных, Макаров, казалось, был виноват уже в том, что пустился в плавание на «Ермаке», а не сидел в Кронштадте, спокойно исполняя службу. Имея в виду всю злобную склоку, Степан Осипович писал: «Говорят, что непоборимы торосы Ледовитого океана. Это ошибка: торосы поборимы, непоборимо лишь людское суеверие».

Макаров мог, конечно, посетовать в сердцах на неодолимость предрассудков и суеверий, но в делах-то своих никогда не пасовал перед ними. Он написал и опубликовал свои возражения по поводу заключения комиссии Бирилева. Он выступал с речами и докладами. Нет, он отнюдь не собирался сдаваться!

Началась долгая и изнурительная война, где оружием служили бумага и выступления в различного рода заседаниях и комиссиях. Оружие, что и говорить, специфическое, немногие благополучно выдерживают подобные дуэли с бюрократической машиной. Однако Макаров готов был сражаться тем оружием, которое избирает его противник. В течение последних месяцев 1899 года – того самого года, который так хорошо начался и так несчастливо заканчивался, – Макаров исписал великое множество бумаг. Немало их сохранилось до наших дней. Увы, это очень неинтересное чтение. Здесь мы не обнаружим ни остроты мысли, ни живости слога, столь характерных для его публицистики, ни глубины и основательности его ученых работ. Макаров, как заправский департаментский сутяга, занимался бумажной борьбой с бумажными же противниками. А что было делать? Его противники боролись прежде всего против него самого, и если представился удобный случай потопить этого неуемного человека вместе с «Ермаком» – пожалуйста! Да хоть с ним и пол-России в придачу! А он сражался за дело с людьми, мешающими делу, и раз эта борьба требует бумажного оружия – что ж, он готов бороться даже им.

У боксеров есть удачное выражение: «держать удар». Да, не все умеют устоять под ударами судьбы, не забиться в угол, не выбросить полотенце на ринг – знак капитуляции. Макаров «держать удар» умел – качество, встречающееся реже, чем способность наносить удары. И раз только в частном письме к своему другу Врангелю у него вырвались такие вот строки: «В сущности – я спрашиваю – в чем моя ошибка? Лед оказался крепче, чем мы думали, но я не пророк, чтобы предсказывать события и в точности предугадать, какую крепость нужно противопоставить полярному льду и как он будет проявлять свою разрушительную силу. Пишу вам обо всем этом – помогите мне откопать, в чем моя ошибка, и я объявлю ее публично в своей книге».

Единомышленники помогали Макарову чем могли и как могли. И не только в Россия. Макаровские полярные исследования всячески поддерживали знаменитые Нансен и Норденшельд. Но ведь не они же принимали решения. А многочисленные недруги адмирала настойчиво старались потопить его вместе с ледоколом (или ледокол – с ним). В чем только не обвиняли Макарова! И «Ермак» он плохо построил, и самовольно полез в полярные льды и т. д. Русский консул из Ньюкасла сообщил, что несколько матросов с ледокола дезертировали, – ага, команду плохо подобрал.

Чаша весов в бюрократической тяжбе колебалась. 28 октября «товарищ министра финансов» (то есть, говоря современными терминами, – заместитель министра) В. И. Ковалевский составил для своего патрона пространную записку о перспективах полярных исследований. Заключительная часть этого документа в высшей степени характерна: «Имеет ли наше правительство достаточно серьезные причины и основания идти в этом направлении далее их (имеются в виду западноевропейские правительства. – С. С.), затрачивая на отвлеченные научные изыскания в арктических морях с риском все-таки остаться в хвосте умудренных долгими опытами западноевропейских ученых экспедиций, обладающих целым контингентом энергичных и привычных добровольцев вроде Джексона, Нансена, Свердрупа и др., материальными средствами, изобильно сыплющимися из карманов таких богатых людей, каковы... и др.?» Опустим почтительный список миллионеров-меценатов, они не заслуживают благодарной памяти – не последние же деньги отдавали... Читаем далее: «На этот вопрос, не боясь обвинения в обскурантизме, можно смело ответить отрицательно».

Какая близорукость, какой жалкий оппортунизм для человека, занимающего столь ответственный в государстве пост! Практически необходимые исследования Северного морского пути презрительно именуются «отвлеченными научными изысканиями». Жалкое сознание собственной неполноценности – как же мы можем это вдруг взять да опередить просвещенную Европу?! Ведь там у них «целый контингент энергичных и привычных добровольцев», а у нас что!.. Никто не посмеет умалить и принизить заслуги Нансена и Джексона. Ну а Макаров, Васильев и прочие – они, что же, не были энергичны? Не «приучены» к суровым испытаниям? Не готовы к жертвам? И разве они не шли на риск и опасность «добровольно»?

Ковалевский заканчивает свои дряблые, безвольные рассуждения неожиданным либеральным всплеском: уж кто-кто, но мы-то, поборники просвещенного европеизма, не страшимся

«обвинения в обскурантизме»... Бедный Владимир Иванович горько заблуждался на собственный счет. Именно он, как и его патрон Витте, и были истинными обскурантами при всем своем уме и образовании, ибо не глядели дальше собственного носа, не понимали задач, стоящих перед страной, которой они призваны были руководить. «Умные бескрылые люди», – сказал позже Александр Блок о духовных наследниках Витте, всех этих Милюковых, гессенах, маклаковых, винаверах и прочих. Макарову и деятелям его типа было тесно и душно среди этих мелкотравчатых оппортунистов и безликих чиновников.

Неизвестно, чем бы кончилась бумажная борьба «в инстанциях», но здесь сказала свое веское слово сама живая практика. И сказала в пользу Макарова.

В начале ноября 1899 года на Балтике неожиданно ударили сильные морозы. Финский залив замерз, множество судов безнадежно застряли во льду. Судовладельцы слали в министерство финансов и самому Макарову отчаянные телеграммы. Хуже того: между Кронштадтом и Петербургом сел на мель и под давлением льдов дал течь тяжелый крейсер «Громобой». И вновь «Ермак» снялся с якоря и устремился на помощь судам, затертым льдами. «Громобой» удалось освободить довольно легко. Однако это оказалось только началом. В ту зиму неудачи словно преследовали русский военный флот. Не успел «Ермак» закончить дело с крейсером, как получена срочная телеграмма: броненосец «Генерал-адмирал Апраксин» на полном ходу наскочил на камни у острова Гогланд. Макарову предписывали спасти корабль. Задача была нелегкая. Броненосец много тяжелее ледокола. Остров Гогланд – место глухое, пустынное, там не то что мастерских, и дома-то приличного нет. А ведь мало расколоть лед и стащить каким-то образом корабль с мели, требуется еще заделать пробоину. И привести поврежденный броненосец сквозь лед на базу.

Когда «Ермак» подошел к Гогланду, положение «Апраксина» сделалось уже критическим. На том злосчастном месте, где застрял броненосец, преходило сильное морское течение. Напор льдов был так велик, что треск стоял над пустынным островком. Началась упорная борьба за спасение гибнущего корабля. Длилась она не один день и даже не один месяц. В течение зимы «Ермак» четыре раза ходил через лед в Кронштадт и шесть раз – в Ревель: нужно было подвозить оборудование, топливо и т. п., эвакуировать больных. Наконец «Апраксин» удалось стащить с мели. Огромную пробоину кое-как заделали пластырями. С таким, так сказать, «днищем» во льдах идти было опасно, но выхода не оставалось. Семь часов подряд, как заботливый

поводырь, бережно вел «Ермак» тяжелый броненосец через замерзший залив. И благополучно привел в порт.

Это был большой и неоспоримый успех, ибо судьба крупного боевого корабля висела на волоске. Макаров не преминул заметить по этому поводу в одном из своих сочинений: «Броненосец „Генерал-адмирал Апраксин“, стоящий четыре с половиной миллиона, был спасен ледоколом „Ермак“, который одним этим делом с лихвой окупил затраченные на него полтора миллиона». Успех «Ермака» был столь очевиден, что власти опять сменили гнев на милость, и Макаров с Васильевым получили несколько лестных поощрений.

В то же самое время комиссия Бирилева с тем же упорством, с каким экипаж ледокола боролся за спасение «Апраксина», доказывала, что «Ермак» вообще не приспособлен для полярных плаваний. Тем не менее весной 1900 года Макаров и его сторонники взяли верх.

Было решено, что исследования Арктики на «Ермаке» будут продолжены. Однако опыт прошлых экспедиций показал, что ледокол нуждается в некоторых конструктивных усовершенствованиях. После долгих обсуждений постановили укрепить носовую часть, а также удлинить ее (предполагалось, что так будет легче раскалывать тяжелые ледяные поля). Специальная комиссия утвердила эти предложения. Летом 1900 года «Ермак» вновь пришел в Ньюкасл для соответствующих переделок. Работы потребовали довольно много времени. Только в феврале следующего года ледокол снова прибыл в Кронштадт.

Все это время Макаров оставался на Балтике – он был назначен главным командиром Кронштадтского порта, и его занимали неотложные служебные дела. Однако он непрерывно продолжал заниматься подготовкой новой экспедиции на север. Деятельность эта была самой разнообразной. В частности, Макаров подготовил к печати книгу о первых двух полярных плаваниях «Ермака». Поразительна все-таки работоспособность этого человека!

Его новая книга (в двух частях) содержала более 500 страниц, включая рисунки, карты, таблицы и пр. Основную часть текста составили дневниковые записи адмирала, сделанные им во время экспедиций. Но ведь эти записи необходимо было обработать. А потом проделать весь трудоемкий цикл по превращению рукописи в печатный том. К тому же Макарову пришлось издавать книгу без чьей бы то ни было помощи и на свой счет – все соответствующие ведомства не сочли его труд достойным внимания (повторилась история с «Морской тактикой»).

И напрасно – в том нет теперь никаких сомнений. Научный

материал экспедиции был представлен широко и полно. Не только своим материалом интересно это сочинение. Дневниковое построение книги дает возможность создать необычайно динамичный и колоритный рассказ о романтике полярного путешествия, содержит множество любопытнейших подробностей, которые может поведать только бывалый очевидец. Например, как охотятся на белых медведей и о том, как медведи, в свою очередь, «охотятся» на тюленей. О повадках полярных птиц, о рыбной ловле и о многом другом.

Весной 1901 года новая книга Макарова вышла из печати тиражом в 2000 экземпляров (каждый экземпляр обошелся автору почти в четыре рубля – сумма затрат набежала изрядная!). Называлась книга – «Ермак» во льдах». Заголовок получился многозначительный, хотя вряд ли сам Макаров преследовал подобную цель (всякие намеки и иносказания были ему чужды). И тем не менее так оно и есть: «Ермак», то есть дело полярных исследований на благо России, оказался затерт льдами – не столько теми, полярными, а тяжеловесными глыбами холодного казенного равнодушия.

Маршрут новой экспедиции был утвержден следующий: надо было пройти мимо северной оконечности Новой Земли и далее через Карское море к устью Енисея и обратно. 16 мая «Ермак» вышел из Кронштадта навстречу полярным льдам.

Плавание с самого начала проходило в неблагоприятных условиях. В двадцатых числах июня ледокол подошел к Новой Земле. Обычно море здесь в такое время года свободно ото льда, на сей же раз ледовая обстановка в этой части Баренцева моря оказалась необыкновенно тяжелой. Чистой воды почти не было, и «Ермак» с трудом прокладывал себе путь вперед. Однако Макаров категорически не желал отступать. Он приказал пробивать лед «с набега». Огромный корабль на полном ходу врезался в льдину. Треск, грохот... «Ермак» продвинулся на 30 метров. Новый удар – продвижение метров на 6, не больше. Еще удар – и продвижения вперед почти нет... Позднее Макаров так объяснял причину этого явления: «Лед, который изломан, обращается в песок или ворох снега и образует подушку. Вся сила удара тратится на преодоление трения об эту подушку и на ее деформацию, и когда нос приблизится к сплошному льду, то запасы силы уже почти не остается».

Что только не предпринимал Макаров в своем стремлении прорваться вперед! На лед лили горячую воду. Забивали якорь в лед впереди корабля и подтягивались на канате. Ломали льдины вручную и оттаскивали их в сторону, чтобы повернуть корабль. В этих тяжелых трудах принимала участие вся команда, включая

ученых и даже самого адмирала. Но положение с каждым днем становилось хуже, и, наконец, «Ермак», израсходовав огромное количество угля, остановился среди ледяного поля. Всякое продвижение сделалось невозможным.

Итак, «Ермак» был затерт льдами. Сильный ветер нес ледяные поля на северо-восток, то есть в направлении, прямо противоположном обратному движению к незамерзающему пространству океана. Положение экспедиции становилось угрожающим. 24 июля 1901 года Макаров записал в дневнике: «Проснулся в 4 1/2 часа и до утра не мог заснуть. Мысль, что мы совершенно во власти природы, меня страшно гнетет». Очень тревожны были, видимо, мысли адмирала, коль скоро этот необычайно уравновешенный человек с железными нервами стал страдать бессонницей. В те дни он писал жене (не зная еще, что так и не сможет письма отправить): «Эта работа вовсе без результатов в высшей степени тяжелее физически и психически. Неделю тому назад это у меня отозвалось на неправильности работы сердца, но я сейчас же бросил курить и пить кофе, доктор дал лекарство, и теперь я опять здоров...»

Эта самая «работа без результатов» выглядела следующим образом (цитируем дневник Макарова): «Все, начиная от меня, вышли на работу с лопатами, кирками и прочими инструментами. Казалось вначале, что работа идет чрезвычайно успешно, ибо теплая вода из холодильников производила обильное течение, в то время как мы руками разбрасывали куски льда в разные стороны. После 1 1/2 часов усиленной работы лед под нами зашевелился и из-под низа выступили такие тяжелые глыбы, которых прежде совсем не было видно. Место, в котором мы работали, казалось заполненным льдом еще более, чем прежде. Это далеко не остановило энергии, и работы усиленно продолжались до вечера. Потом, поднявшись на ледокол, я увидел, какую ничтожную часть работы мы произвели. Очевидно, руками в Ледовитом океане много не сделаешь».

Мучительные попытки вырваться из ледового капкана продолжались. Через несколько дней Макаров записывает: «После обеда пошли на лед. Лед оказался с проталинами, так что я два раза провалился, но не глубоко... Что это такое – я решительно не могу понять. 28 июля – между тем холодно, а все ветры только сжимают лед. Какое заколдованное место! Я сильно опасаюсь, что нам не удастся выбраться отсюда».

Итак, в плену, «во льдах». Попытки освободить «Ермак» «руками» прекращены – бессмысленная трата сил. А силы нужно поберечь, неизвестно, какие испытания еще ждут впереди. Терпение, выдержка – вот единственное оставшееся оружие

экипажа ледокола.

Скупые записи в судовом журнале «Ермака», сделанные рукою самого Макарова, выразительно рисуют жизнь корабля во время ледового плена:

«14(27) июля... В 8 утра я на мостике, командир на корме, пробовали все способы повернуть влево. Не удалось.

15(28) июля несет на NNO (северо-северо-восток. – С. С.).

16(29) июля утром пробовали повернуть судно. Безуспешно. С часу (дня) опять пробовали, разогнули якорь, оборвали перлинь[25].

17(30) июля совещание. Уменьшение порции. Утром скрип вдоль борта продвигающихся льдин.

20 июля (2 августа)... Ледокол зажат вплотную. Движение 2–3 фута, потом больше. Решили ослабить лед руками. 12'/2 ч. вышли все на работу.

21 июля (3 августа) пробуем пробиваться.

22 июля (4 августа) ...Все работают на льду... В 11 ч. вечера стали пробиваться. В 2 ч. приостановление, потом левая льдина двинулась назад, и мы пошли вперед... Вся команда работала всю ночь. Утром осмотрелись. Послали партии (ледовой разведки. – С. С.) Лед кругом очень тяжелый. Таяние как будто не началось».

Прошел месяц. Положение экспедиции по-прежнему оставалось опасным. Макаров мучительно переживал неудачу.

«Напрягаю все силы, чтобы найти выход...» – писал он жене в том письме, которое так и не удалось отправить. Однако выхода не предвиделось никакого...

Явственно назревала опасность зимовки во льдах. В предвидении этого был уменьшен рацион, подготовлялась группа из нескольких человек, чтобы пешком добраться до Новой Земли и передать вести о «Ермаке» на родину. Вдруг 6 августа ветер переменился. Льды стали быстро расходиться, образовались большие полыньи, и вскоре корабль уже шел полным ходом. Но время было потеряно, а запас топлива угрожающе сократился. И во изменение первоначального плана достигнуть устья Енисея Макаров приказал взять курс к Земле Франца-Иосифа – пустынным и малоизученным островам, куда никогда еще не заходил ни один русский пароход.

В конце августа 1901 года ввиду неблагоприятной погоды экспедиция раньше срока повернула обратно. С тяжелым сердцем приближался Макаров к родному Кронштадту. Он знал, найдется достаточно людей, которые не захотят понять, что Ледовитый океан – это не «Маркизова лужа», что материалы, собранные экспедицией в тех неведомых краях, исключительно ценны, а приобретенный практический опыт сослужит огромную пользу

последующим русским полярным плаваниям. «Вся ответственность как за мою мысль, так и за ее исполнение лежит на мне одном», – так написал Макаров царю еще 10 июня 1901 года. И все неудачи экспедиции он готов был принять на себя. Ледокол? Он полностью оправдал свое назначение. Команда? Она вела себя превосходно. Но теперь Макарова не хотели слушать. Слушали Бирилева, он предупреждал, и не он ошибся в расчетах, а главное – не он же застрял во льдах!..

Ну, а что Витте? Ведь Сергей Юльевич был в ту пору на вершине власти и к тому же любил выставлять себя поборником всего передового и прогрессивного. Теперь, когда все документы, относящиеся к полярной эпопее адмирала, хорошо известны, становится ясно, что Витте палец о палец не ударил, чтобы помочь Макарову. Более того, он его предал самым бесцеремонным образом. Даже отказал Степану Осиповичу в отпуске ничтожных трех тысяч рублей для печатания его книги «Ермак» во льдах», о которых тот, будучи, как обычно, стесненным в средствах, у него попросил. Все отношение либеральствующего временщика к Макарову объясняется очень ясными интересами – интересами чисто потребительскими. Пока можно было погреться в лучах макаровской славы, Витте демонстративно «покровительствовал» ему. Но вот начались трудности – отчасти случайные, отчасти неизбежные. И тогда Макаров стал не нужен. Зачем же связывать себя с человеком, который не приносит непосредственной политической прибыли? Ну а что до освоения северных областей России... оно обождет...

Десять лет спустя незадачливый «преобразователь страны» давно уже находился не у дел и, проживая пенсион на заграничных курортах, писал мемуары. Не обошел он своим вниманием и Макарова. И что же? В таком-то году, читаем в соответствующем месте, «был по моей инициативе заказан ледокол „Ермак“, ближайшей целью ледокола была у меня та мысль, чтобы...» и т. д. Моей... У меня... Помилуйте, да кто это пишет?! Тот самый министр финансов, от которого в свое время с таким трудом удалось добиться поддержки макаровского проекта (мы уже видели, как он его поддерживал). Дальше – больше. Оказывается, во всех трудностях полярных плаваний виноват один покойный адмирал, поэтому-де «те проекты, которые я имел в голове, не осуществились...». Он «имел в голове» проекты исследования Арктики! Он, а не кто-нибудь другой...

Вот так. Разумеется, в мемуарах ни слова не сказано, что это именно он, Витте, наслал на Макарова комиссию Бирилева, что именно он подал на подпись царю проект указа, фактически отстранивший адмирала от участия в работе по освоению

Северного морского пути. 13 октября 1901 года министерство финансов распорядилось: «1) ограничить деятельность ледокола „Ермак“ проводкою судов Балтийского моря и 2) передать ледокол в ведение Комитета по портовым делам с освобождением вице-адмирала Макарова от лежащих на нем ныне обязанностей по отношению к опытным плаваниям во льдах...»

И все. Ни благодарности, ни признания заслуг. Смерть помешала Макарову продолжить борьбу за освоение Арктики. Он не успел даже издать материалов третьего полярного плавания. Его унизительно отставили от им же начатого дела. А главное – само-то дело забросили. Через несколько лет, после несчастного исхода русско-японской войны, Менделеев с горечью скажет: «Если бы хоть десятую долю того, что было потеряно при Цусиме, было затрачено на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, пришла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море, и Цусиму».

Детище Макарова – ледокол «Ермак» надолго пережил своего создателя. Уже за первые 12 лет макаровский корабль провел через льды Балтики около 1000 судов. Под красным флагом Советской Родины «Ермак» покрыл себя новой славой. В 1918 году во время знаменитого Ледового перехода он вывел корабли молодого советского флота из Гельсингфорса в Кронштадт, предотвратив захват нашей эскадры кайзеровскими войсками. В 1938 году «Ермак» снимал со льдины экипаж первой в мире станции «Северный полюс». Во время Великой Отечественной ветеран нашего ледокольного флота водил корабли на Севере, защищая советское Заполярье.

В 1949 году страна отмечала 100-летие рождения Макарова, тогда же полвека исполнилось «Ермаку». Как достойное признание заслуг корабля перед Родиной, старейший наш ледокол был награжден орденом Ленина. Сегодня «Ермака», к сожалению, не существует: несколько лет назад его отдали на слом. Это может только огорчить, ибо трудно представить себе лучший музей, где представлены были бы подвиги нескольких поколений русских и советских полярников.

Дело Макарова в конце концов оказалось в надежных руках. И следует привести здесь слова его друга Врангеля, пророчески сказанные еще в 1913 году: «Сдается мне, что когда в близком будущем обновленная Россия развернет во всей своей мощи неисчерпаемые силы ее народа, использует непочатые сокровища ее природных богатств, то смелая мысль русского богатыря Макарова будет осуществлена... Омывающий наши берега Ледовитый океан будет исследован вдоль и поперек русскими моряками, на русских ледоколах, на пользу науки и на славу России».

Пророк в своем отечестве

Дежурный офицер раздраженно шагал из конца в конец по огромному вестибюлю Морского министерства. Совсем недавно перевалило за полдень, но вестибюль был пуст. И понятно – сегодня день праздничный, именинный. И какие именины! День Марии. А в какой русской семье нет Марии, Маши, Машеньки? Вот почему празднует сегодня вся Россия от Балтийского до Охотского моря. Вот почему так раздражен дежурный офицер. Почти все сослуживцы давно уже разошлись, идут в гости или ждут гостей, а ты вот стой тут целые сутки... Чертова служба!

...Отворяется тяжелая дверь, входит морской офицер в шинели и башлыке – на улице холодно, как-никак 26 января. Да и год-то високосный, тысяча девятьсот четвертый. А високосный год всегда выпадает тяжелым. Вот и сейчас: пурга, лютая стужа. Подняв руку к козырьку фуражки, вошедший докладывает дежурному:

– Срочный пакет от вице-адмирала Макарова для его высокопревосходительства господина управляющего Морским министерством вице-адмирала Авелана.

Дежурный берет пакет с сургучными печатями, расписывается на корешке препроводительной и молча козыряет. Посланец, в свою очередь, козыряет тоже, делает четкий поворот кругом и исчезает за дверью.

...Контр-адмирал Рожественский недавно назначен исполняющим должность начальника главного морского штаба. Он сидит за столом в пустом кабинете – крупный, грузный человек с массивным подбородком, на лице резкие морщинки, взгляд сумрачный, жесткий. Смотрит бумаги. Тихо открывается дверь, офицер в штабных аксельбантах докладывает:

– Зиновий Петрович, извольте получить спешный пакет от его высокопревосходительства вице-адмирала Макарова.

Рожественский, не говоря ни слова, принимает пакет и тяжелым жестом разрывает его (офицер тем временем так же тихо исчезает за дверью, видно, что он больше всего на свете боится чем-нибудь раздражить вспыльчивого начальника).

...Кабинет Авелана. Сухой старичок с невыразительным лицом и бесцветными глазами слушает Рожественского. Тот, стоя навытяжку перед Авеланом, докладывает резким, отрывистым голосом:

– Все то же, и все те же, Федор Карлович. Опять наш кронштадтский барон Мюнхгаузен.

Рожественский улыбается, хотя улыбка получается у него

натянутой, ясно видно, что контр-адмирал не из породы весельчаков, смеяться не умеет и не любит.

– Раньше он пытался сам себя за волосы к Северному полюсу протащить. А теперь вот с колокольни кронштадтского собора Порт-Артур видит. Ну и, само собой, указания дает.

Авелан прочел принесенную бумагу. Положил на стол. Голосом, в котором не было никакого выражения, произнес:

– Тем не менее следует доложить об этом его императорскому высочеству генерал-адмиралу.

...Генерал-адмирал («шесть пудов августейшего мяса « – так зовут его на флоте; за глаза, конечно!), без кителя, в расстегнутой рубахе, раскинулся на софе. Толстое, одутловатое лицо его красно, рот растянулся в улыбке. Перед огромным зеркалом исполняет затейливые па очаровательное существо. Серебряным колокольчиком звучит радостный, счастливый смех – мадемуазель Балетта примеряет песцовую шубку, сиюминутный подарок Алексея Александровича.

Идиллию нарушает резкий звонок телефона. Мадемуазель, капризно наморщив носик:

– Ah, toujours, ces affaires dégoutantes![26]

«Шесть пудов августейшего мяса» проявляют некоторое колебание. Черт его знает, а вдруг из Царского Села что-либо передали? Ведь не посмеют же беспокоить по пустякам здесь, в интимной квартире? Брать трубку или не брать?

А телефон звонит. Третий раз, четвертый...

– Да, слушаю! Что-о? – голос великого князя клокочет от ярости. – Срочное письмо? Ма-ка-ров?! Старый Дурак!..

(Великий князь, правда, всего на год моложе Макарова, но такая мелочь простительна в справедливом раздражении.)

– Надоел! Понимаете, на-до-ел! И прошу более не беспокоить!

Трубка брошена на рычаг.

* * *

6 декабря 1899 года вице-адмирал Макаров был назначен главным командиром Кронштадтского порта и военным губернатором этого города-крепости. Новая должность его считалась не только высокой, но и весьма почетной. Он получил особняк, яхту, собственный выезд (то есть лошадей и карету, содержащихся «от казны»). Однако все эти блага, столь желанные для многих, были безразличны Макарову и уж, во всяком случае, ни в коей мере не могли компенсировать ему некоторой оторванности от жизни флота. Зато хлопот по повой должности у

него было более чем достаточно. Кронштадт в ту пору служил главной базой Балтийского флота. Здесь с полной нагрузкой работали большой порт, доки, ремонтные заводы, здесь находились склады и арсеналы, здесь проходили подготовку и обучение большие контингенты моряков. На острове Котлин располагались батареи мощной морской артиллерии и форты, защищавшие подходы к русской столице. Все это требовало каждодневного внимания. К тому же Макарову как военному губернатору Кронштадта приходилось заниматься и чисто гражданскими делами: ведь на маленьком острове проживало несколько десятков тысяч людей. И у каждого свои беды, свои заботы...

Конечно, все эти административные обязанности были не слишком-то интересны для такого горячего и энергичного человека, как Макаров. Тем не менее за три с лишним года его пребывания в Кронштадте он очень много сделал для усовершенствования порта, крепости и самого города. Кроме того, он продолжал полярные плавания, воевал за свой бронебойный снаряд, как всегда, много занимался научной работой, выступал с докладами и даже преподавал в офицерских классах (то есть по нынешней терминологии – нечто вроде курсов по усовершенствованию). Представить себе Степана Осиповича в состоянии праздности прямо-таки невозможно.

Так-то оно так... И все же вряд ли Макаров был когда бы то ни было столь мало удовлетворен своей службой, как на этом почетном посту. Да, имеются такие должности: чины, звания, уважение и даже власть, и тем более хорошее жалование – все это есть, только... Только не возникает серьезных проблем, спорных вопросов, нет личного участия в решении крупных, принципиально важных дел и планов. И как следствие – очень малая ответственность. Вряд ли нужно говорить, что для Макарова подобное полупенсионное положение было пыткой. Он оставался переполненным сил и энергии. Он готов был, бросив все, отправиться на Северный полюс, на Дальний Восток, на войну, к черту на рога! Завтра же. Через полчаса. Сию минуту. ...А ему приходилось лишь принимать парады и рапорты, да участвовать в высочайших смотрах.

В макаровских бумагах сохранился черновик одной его докладной записки. Неизвестно, была ли она представлена «по начальству», скорее всего нет, правда, оттого «в меняется печальный смысл означенного документа. Он невелик: всего лишь один густо исписанный листок. Речь там идет о неопределенности служебного положения главного командира Кронштадтского порта, то есть в данном случае о положении

самого Макарова (записка датируется 1903 годом). Оказывается, на сравнительно небольшом острове главному командиру не подчинялись: инженерное училище, сухопутные войска гарнизона, учебные отряды, морское собрание и т. п. В то же время (цитируем) „нет боевого снабжения“, „нет офицеров“, зато есть „чрезмерное число специалистов“. Добавим – последнее по счету, но. видимо, первое по важности, – что в непосредственном подчинении Макарова совсем не было боевых кораблей. Он, так сказать, командовал морем и сушей, а не флотом и войсками.

Впрочем, деятельность Макарова не умещалась в его нынешние узкие должностные рамки. Будучи командиром Кронштадтской крепости, он по-прежнему воевал с косным морским ведомством за необходимые для флота преобразования и нововведения. При этом, повторяем, не следует толковать эту макаровскую борьбу расширительно в смысле политическом и социальном. Он, как и многие русские офицеры того времени, полагал, что армия должна находиться вне политики, что дело состоит в защите своего отечества, которое он обязан защищать независимо от характера строя, существующего в стране. Оставаясь всегда человеком консервативных взглядов и убежденным монархистом, Макаров в ходе своей разносторонней деятельности неоднократно вынужден был вступать в конфликт с инертной и косной бюрократической машиной тогдашнего государственного механизма. При этом он никогда не доходил до отрицания существующего порядка и безо всякого одобрения относился к революционерам и революционному движению.

Борьбу с различными ведомствами он вел, по его собственному меткому выражению, «за право исполнять свои обязанности».

Неустанное трудолюбие Макарова наглядно проявляется при знакомстве с его записными книжками того времени. С присущим ему педантизмом в делах он вел регулярные записи о том, кого и когда он принимал и по каким вопросам, в каких комиссиях и заседаниях участвовал, что именно обсуждалось, каковы были мнения присутствующих и его самого. Аккуратно записывал, где и перед кем выступал с докладами и по каким вопросам. Перечень этих поистине бесконечных дел и забот производит особенно сильное впечатление потому, что перед нами не подобие какого-то официального реестра, а черновые записи для себя. Меньше всего Макаров предполагал, что эти его записи будут кем-то и когда-то читаться.

Тогдашний адъютант Макарова оставил очень подробное описание его распорядка дня[27], Записи эти столь скрупулезно точны, что легко можно представить себе обычный, будничный,

так сказать, «средний» день в жизни адмирала. Свидетельство адъютанта удачно дополняют позднейшие воспоминания макаровской племянницы, которая как раз в те годы жила в семье своего дяди в Кронштадте[28].

...Ровно в восемь часов в доме звучал низкий, бархатный бас: «Подъем! Подъем!» «Дядя Стива» (так звали дома Степана Осиповича, уменьшая имя «Степан» по манере того времени – вспомним Стиву Облонского из «Анны Карениной») обязательно появлялся в детской и громко хлопал в ладоши, повторяя: «Подъем!» И не уходил, пока дети не поднимались, причем строго требовал от них вставать быстро и без хныканья (последнего адмирал особенно не терпел, даже в детях). Поднимались и все домочадцы, все кроме Капитолины Николаевны, она не любила жесткого распорядка дня и для нее непреклонный Макаров делал исключение: мимо ее комнаты он проходил на цыпочках и слова «подъем» не произносил.

Ровно в 8 часов 45 минут (всегда, при всех обстоятельствах, если он только не был в отъезде) Макаров в своем кабинете принимал срочные служебные доклады. С 9 до 11 он объезжал корабли, казармы, учреждения, склады и т. д. К половине 12-го возвращался к себе в особняк, рассматривал и подписывал приготовленные для него документы. Точно в полдень он заслушивал ежедневный доклад начальника штаба порта, а затем принимал посетителей (уже как губернатор, то есть глава гражданской администрации в Кронштадте). Длилось это приблизительно до половины второго. В два часа к Макарову прибывали старшие начальники порта с докладами, а затем они вместе с адмиралом совершали объезд портовых работ.

К 5 часам (исключения случались тут тоже крайне редко) адмирал возвращался домой и ложился спать. Поступал так Макаров в точном соответствии с русской пословицей (ее теперь мало знают и еще реже исполняют: передобеденный сон золотой, а послеобеденный серебряный). Засыпал он сразу же, как только ложился – всегда и в любых условиях. Адмирал считал это свойство совершенно необходимым для военного человека, который, находясь в походе или на войне, не может рассчитывать на регулярное расписание, поэтому для восстановления сил должен приучить себя засыпать мгновенно – ведь неизвестно, когда может прерваться сон солдата!

В 5 часов 45 минут вечера (типично морская точность!) Макаров вставал, принимал душ, после чего садился обедать. Обычно к обеду приглашались знакомые и сослуживцы и велись деловые разговоры – застольной болтовни адмирал терпеть не мог. Пообедав и покурив с гостями, Макаров занимался

домашними делами, играл с детьми. С 8 часов вечера – опять дела: он принимал краткие доклады своих подчиненных, тех, с кем не успел встретиться днем, и садился работать. Писал Макаров очень быстро. Причем обычно в копировальную книгу, чтобы иметь второй экземпляр письма или доклада (похвальная предусмотрительность: только благодаря этому сохранились многие важные документы по истории русского флота). Пользовался он карандашами, причем обязательно остро отточенными. Такие карандаши лежали на столе справа от него: затупив карандаш, он передвигал его влево. Когда Макаров работал, его смел беспокоить только один человек – старый его денщик Иван Хренов. Он служил с адмиралом долгие годы (еще с «Витязя») и никогда с ним не разлучался. Хренов тихо входил в кабинет, молча брал затупленные карандаши, лежавшие слева, точил их и так же молча клал с правой стороны стола. И удалялся. В половине 12-го Макаров пил чай (прямо у себя в кабинете) и при этом иногда тут же диктовал на машинку тексты своих записок или статей. После чая снова продолжал работать. Ложился спать ровно в час, не раньше и не позже.

Утром он аккуратно поднимался – и без всякого будильника – в 7 часов. Затем следовала гимнастика (с тяжестями и без оных), холодный душ (только холодный!) и завтрак (простой и обильный), а в 8 утра в адмиральском доме опять раздавались басовитые восклицания: «Подъем! Подъем!»

В распорядке дня Макарова упомянута гимнастика. Это казалось удивительным в прошлом столетии, когда спорт почитался привилегией (или прихотью) одних лишь английских аристократов. Макаров же всю жизнь был страстным поборником физической культуры. Он отличался недюжинной силой, недурно плавал, был хорошим гребцом, до последних дней сохранял стройную осанку и подвижность. Мало того, всюду, где только возможно, Макаров всячески поощрял занятия спортом на флоте. В ту пору это было редкостью. Например, во время своего командования Средиземноморской эскадрой он издал следующий приказ: «Отсутствие рангоута на судах не дает возможности иметь физические упражнения, необходимые каждому низшему чину для развития ловкости... Посему предлагаю на судах вверенной мне эскадры производить... гимнастические упражнения и фехтование... На всех судах организовать лазание по канату и вертикальному шесту и упражнение на горизонтальной трапеции».

В бытность свою в Кронштадте Макаров всегда содействовал организации спортивных упражнений среди матросов (особенно среди новобранцев). Он был постоянным гостем и, выражаясь

современным языком, болельщиком шлюпочных гонок, стрельб и других традиционных спортивных соревнований на флоте. Макаров с большим удовольствием лично вручал призы, приветствовал победителей, поощрял командиров, увлекавшихся физической подготовкой своих матросов (а также – и своей лично).

Деловой ритм жизни Макарова порой нарушался не но собственной воле. Отвлекали ею чаще всего столь нелюбимые им светские развлечения. Капитолина Николаевна была до них большая охотница, поэтому в губернаторском особняке окна светились нередко до поздней ночи, а у подъезда ожидали гостей многочисленные кареты. Хозяин, как правило, не появлялся на раутах, которые устраивала его супруга. Зато некоторое время спустя адмирал, хмурясь, подписывал солидные счета поставщиков. Получая немалый оклад и будучи крайне неприхотливым в быту человеком, бережливым и даже скуповатым, Макаров до самой своей смерти так и не выбрался из долгов. И нельзя без горечи читать его письмо, посланное жене с «Витязя», когда он, заканчивая кругосветное плавание, коснулся своих запутанных денежных дел: «...Бог даст, по возвращении жизнь наша сложится так, что мне не придется высуня язык бегать по городу искать 25 рублей». Увы, семейной жизни его так и не довелось устроиться иначе...

Для Макарова, как и для всякого истинного моряка, домом был его корабль. Да ведь иначе и нельзя. Иначе морская служба превратится в пытку. Дом, в котором живешь, должен быть не только прочным и добротным, но и давать – в необходимое время – приют и покой. И адмирал любил говорить в свойственной ему афористической манере: в море – значит дома.

Однако современная ему практика была существенно иной. На военном корабле в наибольшей, пожалуй, резкости проявлялись социальные контрасты классового общества. И дело совсем не в том, что офицеры располагались комфортабельнее, нежели матросы, – в принципе тому и следует быть, на военной службе нет места эгалитаризму. Суть в том, что матрос на корабле являлся существом униженным, причем униженным подчеркнуто, демонстративно. Ведь на корабле вся жизнь на виду. И весь экипаж (и матросы, и офицеры) долгие месяцы живет бок о бок. Тут уж ничего не спрячешь и не замаскируешь. Впрочем, баре-офицеры почитали излишним прятать свои крепостнические привычки. И от кого – от низших чинов? Да разве это люди?..

Осенью 1900 года Макарову довелось подробно осмотреть самоновейший крейсер «Громобой» (тот самый, который в прошлую зиму «Ермак» стянул с мели). Свои невеселые

впечатления от этого он изложил Авелану: «При осмотре мной крейсера „Громобой“ я был поражен отсутствием всяких удобств для жизни матросов на наших новых судах. Офицеры помещены роскошно, низшие же чины живут в различных коридорах, казематах и других помещениях, случайно оставшихся не занятыми под машины и пушки. В этих местах для удобства низшего чина не сделано ничего...» И так далее – рапорт Макарова пространен, но речь идет, в сущности, все о том же.

Да разве один такой рапорт вышел из-под его пера! Их сохранилось множество – и опубликованных, и тех, что дожидаются своей очереди в архивах. Есть в этих документах одна общая для всех деталь; справа в углу стоит многозначительная помета: «секретно» или: «конфиденциально». Казалось бы, чего секретного в рассуждениях о расположении рундуков или об устройстве подвесных столов? (Повторяем, что в ту пору секретность обеспечивалась очень слабо, даже о таких предметах, как боевые качества военных кораблей, даже кораблей строящихся, открыто писали в повременной печати.) А вот на документах, где речь шла о положении матросов, тут уж все оставалось подлинно «конфиденциальным». Ясно почему. Уже совсем мало времени оставалось до 14 июня 1905 года, когда впервые над русским военным кораблем взвился красный флаг, – кораблем этим стал броненосец «Потемкин». Горючий материал в матросских душах накапливался давно. Начальство чувствовало это, но... Всякое обсуждение острой той проблемы замалчивалось по причине секретности, а корабли – они по-прежнему продолжали строиться так, что «жильем» матроса оставалась одна лишь палуба.

Макаров всегда был непременно верен своим принципам. «В море – значит дома!» Его не слушают – что ж... Уж в сфере-то своей непосредственной деятельности он будет поступать по-своему. И поступал.

1 мая 1901 года Макаров издал приказ «Об улучшенном способе варки щей». Этот приказ, право же, «вкусно» читать. Со знанием дела адмирал утверждает, что на Черноморском флоте щи варят лучше, чем где бы то ни было, а потом дает ряд практических рекомендаций кокам подчиненных ему частей и кораблей. Некоторые из его советов недурно бы воспроизвести и сегодня в одной из книг «о вкусной и здоровой пище». Читаем: «Секрет приготовления хороших щей заключается в том, чтобы отбить у жира сальный вкус, что достигается поджариванием его с луком и, кроме того, жир этот ввести в овощи и муку, для чего приготовляется известным способом заправка. Кости следует вываривать в течение суток, и бульон от них вливать в щи на

следующий день».

Макаров неоднократно проводил то, что сейчас называется конкурсами среди коков и хлебопеков. Победителям вручались награды, а их имена (наряду с именами непосредственных командиров) объявлялись в адмиральском приказе по всему Кронштадту. А ведь Кронштадт в ту пору был как-никак столицей русского флота...

«В море – значит дома!» Раз корабль – это дом, стало быть, как и в любом доме, «старшие» должны не только воспитывать и заботиться о «младших», но и составлять вместе единую «семью». Слов нет, что в условиях эксплуататорского, собственнического строя достижение подобного на практике было немыслимо и невозможно. Макаров делал в этом отношении все, что мог. И коль скоро речь идет именно о его биографии, то здесь оценка его субъективных намерений имеет значение не меньше, чем самый результат действий.

Макаров всегда чувствовал себя легко и просто среди матросов, а те всегда почитали его «своим»: «Борода», «Наш старик» – так они с почтительной шутливостью называли своего адмирала. Будучи чрезвычайно строгим и даже суровым в отношении к воинской службе и дисциплине, Макаров оставался при этом чрезвычайно прост в обращении. Один из журналистов писал о нем: «Он никогда не садился за стол, не испробовав пищу подчиненных. Курил иногда простую русскую махорку, к удовольствию матросов. Любил плотно покушать, хотя ненавидел таблдоты[29] и вообще нерусскую кухню; он любил говорить: «Под Полтавой мы победили своими щами, а Наполеона одолели гречневой кашей».

Вот так, щи да каша. Макаров не гнушался заботами о столь «невысоких» предметах, прекрасно понимая, какое значение имеют они для простого труженика, отнюдь не избалованного – в военной их жизни, равно как и в мирной – ни изысканным словом, ни комфортом, но зато в достатке нагруженного тяжким, каждодневным трудом.

Известно уже, какое значение придавал Макаров духовной жизни моряков, то есть тому, что в нашем лексиконе называется воспитательной работой. В этом смысле он оставался в числе немногих исключений среди генералитета старой армии. Здесь требуется одно уточнение: даже во время Аракчеева или генерал-адмирала Алексея Александровича в русской армии и флоте всегда доставало последователей Суворова и Нахимова, которые тоже по-своему заботились о матросах и солдатах. Заботились о том, чтобы те были хорошо и вовремя накормлены и т. п. Уважаемые те генералы забывали при этом, что Суворов и

Нахимов беспокоились не только о полковых котлах, но и о моральном воспитании подчиненных. Ведь не кто иной, как Суворов, был автором бессмертной «Науки побеждать».

Макаров не забывал об этом. Не забывал и в своей практической деятельности в Кронштадте. 18 ноября 1903 года исполнилось полвека со дня знаменитого боя под Синопом, когда русская эскадра адмирала Нахимова наголову разгромила турецкий флот на его собственной базе. Накануне Макаров издал приказ: «18 ноября, в день 50-летия Синопской победы, в учебных заведениях морского ведомства в Кронштадте, а также во всех экипажах, отрядах, командах и школах занятий не производить и на работы низших чинов не высылать. Утром во всех командах объяснить значение и подробности Синопского боя». Итак, юбилейный в истории русского флота день стал в Кронштадте праздничным. Накануне вечером отслужили торжественную панихиду «по православным воинам, павшим в сражении», а на другое утро офицеры и унтер-офицеры рассказали – кто как умел – о славе и подвигах российского флота.

В Кронштадте Макаров продолжал свои исследования по теории непотопляемости корабля. С этой целью использовался специальный опытный бассейн, заведовал которым А. И. Крылов. Сооружение было внушительным: 120 метров в длину, около 7 метров в ширину и 3 метра в глубину. С помощью Крылова начались широкие испытания над моделями русских и иностранных кораблей. Первым была создана модель трагически погибшей «Виктории». Испытания неопровержимо доказали: виною катастрофы были конструктивные недостатки судна. Макаров демонстрировал следующий простейший опыт: на борт модели клался груз, имитирующий пробоину (точнее, вес воды, поступившей в пробоину). И вот оказалось, что для судов с конструктивными недостатками довольно самого незначительного груза, чтобы они быстро переворачивались вверх килем.

И здесь следует сказать хотя бы несколько слов о самом молодом сподвижнике Макарова, который очень много помогал ему в бытность адмирала в Кронштадте. Речь идет об Алексее Николаевиче Крылове, будущем академике, а в то время скромном капитане, преподавателе Морской академии. Крылов по просьбе адмирала проводил испытания с моделью «Ермака» в опытном бассейне. Модель эта была сконструирована самим Макаровым, причем с такой тщательностью, что ее маневрирование в бассейне почти полностью совпадало с реальным поведением корабля в аналогичных условиях. Крылову удалось сделать ряд интересных наблюдений, работая с моделью

ледокола. Сам адмирал признал их столь важными, что впоследствии статья молодого инженера об итогах этих исследований была помещена в книге Макарова «Ермак» во льдах».

Макаров и Крылов работали дружно: оба они были бесконечно увлечены своим делом, оба любили четкость, порядок и организованность. Как-то Крылов послал Макарову текст своей речи и в конце приписал: «Прочтение всего здесь изложенного требует 4 минуты 38 секунд». Подобная точность поразительна даже для военных моряков, а уж они-то испокон славились своей пунктуальностью!

В начале 900-х годов в России развернулось интенсивное военно-морское строительство. Тратились огромные средства. Однако по вине руководителей морского ведомства строительство это шло беспланово, вразнобой. Уже тогда мировая практика требовала однотипности боевых кораблей, унификации калибров орудий и т. п. Макаров неоднократно выступал на эти темы, как в открытой печати, так и в специальных записках, посвященных судостроительным программам и поэтому сугубо конфиденциальных. Он справедливо требовал однотипности различных классов боевых судов, ссылаясь при этом и на военную сторону дела, и на экономическую: ясно, что серийное производство дешевле индивидуального. Тем не менее русский флот пополнялся разномастными кораблями. Так, три крейсера «Рюрик», «Россия» и «Громобой» замышлялись как однотипные суда. На практике же оказалось, что у них разное число винтов (два или три), разный калибр орудий и много иных отличий.

Наконец была заложена серия броненосцев типа «Бородино», их строилось пять сразу, они замышлялись как главная ударная сила русского флота. Макарова не приглашали участвовать в обсуждении проекта этих кораблей. Тогда он с помощью Крылова провел испытания над моделью броненосца «Бородино». Результаты оказались удручающими: выяснилось, что даже при небольшом крене эти огромные корабли переворачиваются вверх килем! В точности как броненосец «Виктория». Про результаты этих опытов знали все, кому следовало, да что толку! Стальные громадины уже давно были спущены со стапелей и достраивались у заводской стенки.

Вот говорят: нет пророка в своем отечестве. В России слишком часто происходило именно так. «Своим» не любили верить, гораздо охотнее прислушивались к переводным пророчествам. Да и еще: ведь слишком часто пророки говорят о грядущих бедах и неприятностях – кому же из сильных мира сего, окруженных льстецами и угодниками, охота выслушивать

неприятности? Не лучше ли отмахнуться от надоедливого... как там его зовут?.. Увы, мрачное пророчество Макарова опять-таки сбылось: в несчастном для нас Цусимском сражении погибли три броненосца типа «Бородино». И все погибли одинаково: перевернулись вверх килем...

Макарову довелось испытать и увидеть многое. Беспокойная судьба заносила его в самые экзотические, самые далекие края – западные и восточные, теплые и холодные. И милее всего была ему Россия. Он любил ее такой, какова она есть: могучей и неустроенной, богатой и расточительной, суровой и доброй. Родину не выбирают, отчизну не меняют, как не выбирают и не меняют родителей, – эта мысль была для Макарова ясной и несомненной. Имелся, однако, на необъятном пространстве России такой край, к которому Макаров испытывал особую, истинно сыновнюю привязанность. Это Дальний Восток, где он стал моряком, где прошли его детство и юность.

Через тысячи верст Макаров из Кронштадта внимательно следил за обстановкой на Тихом океане. Он понимал громадное стратегическое значение этого морского театра, он видел, что богатейшие дальневосточные земли привлекают к себе жадные взгляды ближних и не слишком ближних охотников до чужого. Бурно развивающийся этот край и его фантастические перспективы были тем самым широким полем деятельности, которое так соответствовало кипучей натуре Макарова. Как-то в доверительной беседе с другом он заметил, что чувствует свое призвание «стать во главе наших морских сил на Востоке, дабы подготовить их к тому боевому испытанию, неизбежность которого он ясно сознавал».

Да, Макаров видел, что на Дальнем Востоке собирается гроза. Еще во время своего пребывания в дальневосточных водах в составе Тихоокеанской эскадры в 1895 году он смог лично удостовериться в агрессивных намерениях японских милитаристов. Макаров уже в ту пору обращал внимание военно-политического руководства России на необходимость укрепления дальневосточных рубежей и в особенности – усиления боевой мощи русского Тихоокеанского флота.

15 марта 1898 года андреевский флаг впервые появился над рейдом Порт-Артура: отныне этой первоклассной гавани суждено было стать главной морской крепостью России на Дальнем Востоке. После поражения Китайской империи в войне с Японией пекинское правительство готово было пойти на уступки России, лишь бы ее вмешательство остановило надвигающуюся над Азией волну японской агрессии. В этих условиях был подписан договор о передаче в аренду России китайской крепости Порт-Артур

(Луйшунь) сроком на 25 лет. Впрочем, слово «крепость» в 1898 году звучало более чем условно. То был крошечный городишко с кое-как оборудованным портом. Крепость, как и морскую базу, еще надлежало создать. Зато природа здесь не поскупилась: в Порт-Артуре была превосходная гавань – просторная, глубокая, надежно укрытая со всех сторон. Да и стратегическое положение крепости являлось чрезвычайно благоприятным: она позволяла держать под ударом все коммуникации «вероятного противника» в Желтом море.

Строительство укреплений и морской базы в Порт-Артуре затянулось, хотя неподалеку стремительными темпами сооружался торговый порт Дальний. Авантюристы, окружавшие слабовольного царя Николая II, обделывали собственные темные гешефты на Дальнем Востоке. Они надеялись впоследствии превратить Маньчжурию в свою вотчину и сделать Дальний этаким восточно-азиатским Антверпеном – центром мировой торговли. Эта авантюра поддерживалась и царским «наместником» на Дальнем Востоке адмиралом Е. И. Алексеевым. То был внебрачный сын Александра II – единственное «достоинство», которое помогло его головокружительной карьере. Трусливый, слабый человек, он отличался упрямством и самодурством. Алексеев нес прямую ответственность за слабую военную готовность русских вооруженных сил на дальневосточном театре.

Итак, под боком у слабо вооруженного Порт-Артура, на расстоянии всего лишь 35 верст, споро строился Дальний (тогдашние острословы язвительно прозвали его «Лишний»). К началу 1904 года на это ушло более 20 миллионов рублей – гигантская по тем временам сумма. Но дело даже не в этих огромных расходах. Стратегически было крайне опасно создавать незащищенный порт в непосредственной близости от главной базы военно-морского флота. Само существование Дальнего служило как бы приглашением «вероятному противнику» высадить десант в этом заботливо приготовленном для него порту. (Впоследствии так и случилось, только Макарову уже не довелось увидеть этого очередного несчастья.)

Все основные вопросы о строительстве Порт-Артура решались в особой комиссии по обороне крепостей, в состав которой входил и Макаров. Члены комиссии, как и большинство тогдашних военных и политических деятелей, исходили из очевидной недооценки боевых возможностей японского милитаризма. Было принято решение не создавать сильной обороны Порт-Артура с суши, так как флот наш, мол, не допустит высадки десанта вблизи крепости. Макаров возражал, но остался

в меньшинстве.

Как обычно, он и не подумал примиряться с решением, казавшимся ему неправильным. Через несколько дней после заседания комиссии Макаров 22 февраля 1900 года подал в Главный морской штаб конфиденциальную записку со своими предложениями об организации обороны Порт-Артура. Он отмечал, что в крепости намечено построить явно недостаточное количество сухопутных укреплений и эти укрепления оснащены малым числом орудий, что орудия эти слабы и не в силах сопротивляться тяжелой артиллерии противника, что наши морские батареи не приспособлены для стрельбы по наземным целям. Наконец, Макаров предлагал исходить из вероятности того, что Порт-Артур может оказаться осажденным с суши и поэтому крепость должна быть готова к длительной блокаде, то есть иметь достаточное количество продовольствия, боеприпасов и проч.

Макаров решительно оспаривал тех, кто пренебрежительно относился к боевым возможностям японцев и китайцев как наций «нецивилизованных». «Каждый японец и каждый китаец, – писал он, – получает солидное образование по-своему; в Японии уже пять столетий нет ни одного неграмотного. О таком народе нельзя сказать, что он не просвещен. Из поколения в поколение японцы и китайцы привыкли учиться, вот почему японцы так быстро научились всему европейскому в такой короткий срок». Макаров с уважением отзывался о военных качествах азиатских народов – это было редкостью в то время. Видно, правильно говорят, что оценить достоинства чужих народов может только тот, кто ценит и любит свой собственный народ.

Далее в своей записке Макаров предсказывал возможные действия противникам «Заняв Корею, японцы могут двинуться к Квантунскому полуострову и сосредоточить там более сил, чем у нас. Вся война может быть ими сосредоточена на этом пункте. Это будет война из-за обладания Порт-Артуром, к которому они подступят с потребной для сего силой, и мы должны быть готовы к должному отпору с сухого пути». Макаров настаивал, чтобы крепость загодя была снабжена «провизией, порохом и углем в таком количестве, чтобы выдержать продолжительную осаду, пока не прибудет подкрепление». И в заключение с ответственностью истинного патриота Макаров сурово предрекал: «Падение Порт-Артура будет страшным ударом для нашего положения на Дальнем Востоке».

Да, быть пророком – тяжелая судьба. Знать, слишком часто оказывается верной печальная та поговорка, что нет пророка в своем отечестве… Все, что с тревогой предсказывал из

Кронштадта Макаров, через четыре года осуществилось на Дальнем Востоке прямо-таки с буквалистской точностью. Японцы, которых иные собирались шапками закидать, подготовили превосходный флот и современную армию. Порт-Артур пришлось оборонять именно с суши и строить укрепления наспех. Сухопутной артиллерии большой мощности у русских там не оказалось, и наши полевые укрепления безнаказанно разрушались японскими 11-дюймовыми гаубицами. Достаточных запасов не создали, поэтому в конце осады героические защитники крепости испытывали нехватку всего необходимого. Только стойкость и самоотверженность русских солдат и офицеров дала возможность надолго затянуть оборону и нанести громадные потери японцам. Но можно ли было в полевых укреплениях защититься от тяжелых снарядов? Спастись от холода? От цинги? И Порт-Артур, как трагически предрекал Макаров, пал, и падение его действительно стало «страшным ударом для нашего положения на Дальнем Востоке» и тяжким потрясением для судеб всей России.

Ну а какова же была судьба записки Макарова? Управляющий Морским министерством адмирал П. П. Тыртов наложил на ней длинную резолюцию, сделанную явно в состоянии сильного раздражения. Это была не просто обычная канцелярская отписка, но и язвительный выговор, скверный намек на паникерство. Тыртов, мол, не может «не обратить внимания адмирала Макарова на его несколько пессимистический взгляд на оборону Порт-Артура» и грубо обвинил его в недооценке сил нашей Тихоокеанской эскадры. Не обращая внимания на раздражение Тыртова, Макаров подал еще один документ на эту тему, затем еще один... Впрочем, дальнейшая переписка не имела никакого значения и ничего не изменила.

Для японской армии уже отливали тяжелые осадные орудия, а главная база русского флота на Дальнем Востоке – Порт-Артур – по-прежнему оставалась без сильной защиты с суши...

Тем временем события шли своим чередом, приближаясь к драматической развязке. Японские самураи откровенно готовились к войне. Они разместили во многих странах гигантские заказы на вооружение, используя щедрую денежную помощь Великобритании – в ту пору эта сильнейшая держава мира активно поддерживала милитаристов Японии против России (через сорок лет за эту близорукую политику англичане поплатились позорной капитуляцией Сингапура). Немецкие инструктора обучали солдат армии микадо. В Японии была развернута невероятная шовинистическая кампания, направленная прежде всего против России и русских, открыто

выдвигались аннексионистские притязания на наши дальневосточные земли.

Разумеется, царизм не выступал на Дальнем Востоке в виде кроткой овечки. Нет, петербургские политиканы тоже стремились отхватить в том районе новые рынки сбыта и источники сырья для воротил «Продамета», для нефтяной фирмы «Нобель», лодзинских текстильных фабрикантов и донецких угольных королей. В этом смысле грядущая русско-японская война являлась войной несправедливой для обеих сторон, хотя молодой японский хищник был более агрессивен и более, так сказать, «голоден», нежели его северный сосед. И еще отметим: в исторически близкий срок Октябрьская революция начисто отбросила колониальное «наследство» русского царизма на Дальнем Востоке, а японская военщина еще долго оставалась верной своим хищническим устремлениям рубежа XIX – начала XX века.

Гроза на Дальнем Востоке надвигалась. Нельзя сказать, чтобы военные руководители России не готовились к войне с Японией. Но как готовились? Небрежно, неспешно, спустя рукава, не имея четкого и продуманного плана, смутно представляя себе конечные цели и задачи вооруженных сил и политические последствия конфликта. А главное – царило прямо-таки всеобщее пренебрежение к противнику. Отдельные предостерегающие голоса воспринимались как нечто несерьезное.

В конце XIX века внешняя политика России оказалась в руках так называемой «безобразовской шайки». Прозвище свое эта группа сановной бюрократии получила по имени темного авантюриста и дельца А. М. Безобразова (фамилия оказалась поистине символичной!), в 1903 году он даже сделался статс-секретарем царя. В титулованную эту шайку входили тогдашний министр внутренних дел В. И. Плеве, князь И. И. Воронцов, граф Ф. Ф. Сумароков-Эльстон, адмирал А. М. Абаза (морских побед за ним не числилось) и др. Подчинив своему влиянию слабого Николая II, «безобразовская шайка», исходя исключительно из собственных своекорыстных интересов, толкала Россию на путь авантюр в дальневосточной политике. В частности, на средства царской семьи была организована лесная концессия на реке Ялу (в Корее), что вызвало резкое обострение отношений с Японией.

Эту сторону дела точно подметил Ленин: «Самодержавие именно по-авантюристски бросило народ в нелепую и позорную войну. Оно стоит теперь перед заслуженным концом»[30]. Да, дело обстояло так: бессмысленная и преступная авантюра – иначе нельзя назвать политику петербургской бюрократии на Дальнем Востоке.

Война приближалась, Макаров видел это. Не будучи политиком и социологом, он не мог оценить тех политических и социальных проблем, которые ясны нам сегодня. Он был военный человек и видел, что именно в его, так сказать, непосредственной сфере деятельности положение становится из рук вон плохим, что все предвещает близкую и неотвратимую катастрофу. И Макаров был одним из немногих, кто понимал это. Видя, что родина подвергается опасности, он не мог, как некоторые, махнуть рукой и отойти в сторону, коль его советов не слушались.

И ноября 1902 года, за четырнадцать месяцев до начала русско-японской войны, Макаров составил «весьма секретную» записку о судостроительной программе России, в которой вновь энергично и решительно высказался за необходимость укрепления русских дальневосточных рубежей. Он прямо говорил: «Недоразумения с Японией будут из-за Кореи или Китая. Японцы считают, что их историческое призвание поднять желтую расу, чем они теперь и заняты, идя верными шагами к намеченной цели». Учитывая агрессивность самураев и националистический угар японского народа, Макаров предупреждал: «Разрыв последует со стороны Японии, а не с нашей, и весь японский народ, как один человек, поднимется, чтобы достигнуть успеха».

Трезво оценивая реальную обстановку, слабость наших сил на Дальнем Востоке, отдаленность театра военных действий от экономических центров России и слабость коммуникаций, Макаров делал следующий важный вывод стратегического характера: «Наши наступательные действия против Японии не могут привести к решительному успеху, ибо я полагаю, что мы не можем высадить в Японии больше войска, чем эта держава может выставить под ружье для своей защиты». Нашей стратегической целью в случае нападения японцев, полагал Макаров, должна быть активная оборона, следовательно, «задача нашего флота – помешать Японии высадить свои войска на континент», чтобы не дать ей возможности навязать России тяжелую сухопутную войну в отдаленном театре. Ключ к решению этих стратегических задач Макаров видел в одном. «Успех Японии, – предупреждал он, – возможен лишь при условии недостаточности нашего флота, если же наш флот в состоянии будет командовать морем, то Япония будет совершенно бессильна что-либо сделать».

Стоит ли говорить, что и эти рассуждения Макарова не имели никаких последствий и никак не отразились на действиях морского ведомства? Военные мероприятия на Дальнем Востоке по-прежнему велись безалаберно и с безоглядной самоуверенностью. В результате коварное нападение японских

самураев застало русский флот рассредоточенным, и объединенная эскадра адмирала Хейхатиро Того смогла в дальнейшем разбить наши военно-морские силы по частям.

Но пока в морском ведомстве царило безмятежное спокойствие, а Макаров по-прежнему занимался всякого рода мелочными делами в качестве командира Кронштадтского порта. Его близкий друг Врангель впоследствии рассказывал: «Когда я был у него в гостях после назначения его главным командиром и спросил, доволен ли он, Степан Осипович мне с грустью ответил, что считал бы своим местом Порт-Артур, добавив при этом: „Меня пошлют туда, когда дела наши станут совсем плохи, а наше положение там незавидное“.

К сожалению, и это печальное пророчество Макарова – предпоследнее по счету – также сбылось...

Вскоре ему суждено было сделать свое последнее пророчество. Предсмертное.

* * *

...Наступил новый, 1904-й год. Кронштадтская газета «Котлин» подробно описала новогодний праздник в старейшей морской крепости России. Описание это кажется сейчас старомодным и несколько наивным, так уже не пишут современные газеты. «Обычные взаимные поздравления с Новым годом в Морском собрании отличались особым оживлением. Съезд начался с часу дня; очень многие адмиралы, генералы и другие чины собрания прибыли с семьями, так что число дам достигало пятидесяти. В 2 часа 10 минут при звуках музыки вошли в зал главный командир вице-адмирал С. О. Макаров с супругой Капитолиной Николаевной, которые обошли ряды собравшихся. От собрания всем были предложены: шоколад, кофе и чай с печеньем». Затем подали шампанское, начались тосты. Был провозглашен тост и за здоровье адмирала Макарова. В свою очередь, Степан Осипович напомнил о трудностях службы на Дальнем Востоке и предложил послать начальнику эскадры Тихого океана вице-адмиралу О. В. Старку приветственную телеграмму. Вот ее текст: «Члены кронштадтского морского собрания, собравшись для обычных взаимных поздравлений, шлют радостный привет Вам и всем товарищам эскадры. Сердечно желают успехов в тяжелых трудах служебного долга. Макаров».

Так начался новый, 1904 год – год тяжелых потрясений для России и последний год жизни Макарова. И символично, что

первой мыслью адмирала в новом году была мысль о Дальнем Востоке, о людях, несущих там тяжелую воинскую службу.

Разнообразная жизнь огромной кронштадтской военной базы продолжалась обычным порядком. Макаров отдавал приказы, инспектировал форты, наблюдал за строительством. Но какая-то важная часть души его жила делами далекого Тихого океана. 17 января в Морском собрании Макаров прочитал доклад об особенностях течений в проливе Лаперуза. Более всего теперь занимали адмирала не научные, а сугубо практические вещи. Япония откровенно готовилась к нападению. Об этом открыто говорили на порт-артурских базарах китайские торговцы, корейские рыбаки, коммерсанты-европейцы. Однако русское военно-морское командование, как загипнотизированное, ничего не видело и не слышало или не хотело верить собственным глазам и ушам. Напрасно Макаров бил тревогу, еще 22 января предупреждал руководителей морского ведомства: «Война с Японией неизбежна, и разрыв, вероятно, последует на этих днях». Ничто не могло поколебать бездумной самоуверенности чиновников Морского министерства, будто японцы «не посмеют» первыми напасть на русский флот.

Наконец, 24 января японское правительство разорвало дипломатические отношения с Россией. Но даже после этой уже совершенно откровенной прелюдии к войне на Тихоокеанской эскадре жизнь шла обычной мирной чередой. Порт-Артур имел внутренний рейд, надежно защищенный гористыми берегами, и внешний, совершенно открытый с моря. Русские корабли, словно дразня японские миноносцы, стояли на внешнем рейде.

Все это Макаров знал, и тревога его нарастала. Вечером 26 января он направил управляющему Морским министерством «весьма секретное» письмо, в котором говорилось: «Из разговоров с людьми, вернувшимися недавно с Дальнего Востока, я понял, что флот предполагают держать не во внутреннем бассейне Порт-Артура, а на наружном рейде... Пребывание судов на открытом рейде дает неприятелю возможность производить ночные атаки. Никакая бдительность не может воспрепятствовать энергичному неприятелю в ночное время обрушиться на флот с большим числом миноносцев и даже паровых катеров. Результат такой атаки будет для нас очень тяжел, ибо сетевое заграждение не прикрывает всего борта и, кроме того, у многих судов нет сетей*.

Увы, Макаров как будто глядел в воду, когда писал эти строки, и именно в воду Порт-артурской гавани. В ночь с 26 на 27 января 1904 года японские миноносцы внезапно атаковали русские суда, которые все так же беспечно стояли на внешнем рейде, не имея даже противоминных сетевых заграждений. Два

эскадренных броненосца и один крейсер получили тяжелые повреждения.

Русская Тихоокеанская эскадра была серьезно ослаблена, моральный дух личного состава подорван, высшее командование вмиг сменило самоуверенность на панику и пребывало в растерянности. Таков был итог первого дня русско-японской войны.

Впоследствии историческая комиссия Морского генерального штаба специально расследовала значение письма Макарова от 26 января. Объективные специалисты установили, что если бы даже предложенные им меры были бы немедленно телеграфом переданы в Порт-Артур, то и в этом случае русские корабли не успели войти во внутренний рейд до предательской атаки японских миноносцев. При этом комиссия сочла необходимым особо подчеркнуть, что названное письмо «навсегда останется свидетельством ума и проницательности светлой личности С. О. Макарова, ярким примером для грядущего поколения понимания адмиралом долга службы не за страх, а за совесть». Верное, хоть и запоздалое признание...

В судьбе Макарова подобных «запоздалых признаний» много. Пожалуй, даже слишком много. Вспомним бронебойный снаряд, «Тактику», несостоявшуюся экспедицию вокруг Сибири, и еще, и еще... Забегая вперед, добавим, что и японский флот ему не довелось разбить.

Так что же он – неудачник?

Нет, этот пышущий здоровьем оптимист, этот басовитый бородач никак не походил на неудачника. Да и всяких там успехов тоже досталось ему в избытке: первый пластырь, первый боевой торпедный залп, первая ледокольная экспедиция... Опять получается длинный список!

Или, может быть, Дон-Кихот? С копьем наперевес против мельниц самоуверенной ограниченности? Рубить благородным мечом баранье стадо тупости, трусости, зависти?..

Нет, тоже не то. Он ведь не скончался мирно в своей постели, как рыцарь Ламанчский, отринув бурное романтическое прошлое. Он, Макаров, стоял на посту до конца. Всегда. В этом – главный пример его жизни и главная его поучительная суть. А если теперь пофантазировать? Вот кабы не только ему, но и адмиралу Старку пришла вовремя мысль убрать корабли на внутренний рейд? Или Авелану? Или на худой конец великому князю Алексею Александровичу?

Но им такое в голову не пришло. Ибо Макаров жил для родины, а они тянули служебную лямку.

Сообщения о нападении японцев на нашу эскадру стали

известны в Кронштадте 28 января. В тот же день в манеже перед собравшимися там офицерами, матросами и кронштадтскими гражданами Макаров произнес горячую и искреннюю речь:

– Друзья, ваши товарищи уже вступили в дело, окрещены боевым огнем: нужно будет – они лягут костьми на поле брани. Они сумеют выказать себя истинными героями. За их успех – ура! – Свою речь он закончил словами: – Моряки, с театра военных действий приходят и будут приходить известия то хорошие, то худые. Но пусть не дрогнет ничье сердце. Мы – русские. С нами бог! Ура!

На письме Макарова от 26 февраля делопроизводителем Морского министерства была сделана помета: «Хранить весьма секретно, копий не снимать». Есть, однако, вещи, которые никак невозможно удержать в тайне. Слухи о том, что Макаров заранее предупреждал о грозящей опасности и предлагал соответствующие меры, которые не были осуществлены, мгновенно стали достоянием всей России. И общественное мнение страны было единодушно: «Макарова в Порт-Артур!» Об этом, разумеется, не писали подцензурные газеты, но настроения такого рода широко распространяются и без газет. Сложилась ситуация, аналогичная той, когда Александр I в 1812 году вынужден был поставить Кутузова во главе русской армии. Теперь Макаров стал во главе русского флота – вопреки желанию морского ведомства, по воле общенационального мнения. 1 февраля Степану Осиповичу было объявлено о его назначении командующим флотом в Тихом океане.

В его деятельности открывалась новая глава.

«Не скажет ни камень, ни крест, где легли…»

Было 9 часов 30 минут утра. Дул свежий ветер, поднимая частую волну. Сквозь серые облака изредка пробивалось яркое весеннее солнце. Эскадра Тихого океана возвращалась в Порт-артурскую гавань. Впереди шел броненосец «Петропавловск». На его грот-мачте распластался по ветру адмиральский флаг, словно предупреждая своих и врагов: командующий флотом здесь. В кильватер «Петропавловску» шли броненосцы «Победа», «Полтава», «Пересвет», затем крейсера «Баян», «Диана», «Аскольд» и «Новик», а далее мелкие корабли.

На мостике «Петропавловска» стоял Макаров. На плечи его была молодцевато наброшена адмиральская шинель, румяное лицо сияло веселым возбуждением. Он говорил громко и энергично:

– Да-с, дорогой Василий Васильевич, это и есть главные силы японского флота, вот они, любуйтесь, пока все корабли адмирала Того еще целы!

И Макаров широким жестом указал на горизонт, где серой цепочкой вытянулась вражеская эскадра. Рядом с адмиралом стоял пожилой, седобородый, но очень крепкий с виду человек в гражданском пальто и меховой шапке – художник Верещагин. В руках он держал альбом и большой карандаш.

– Значит, первым идет, надо полагать, броненосец «Миказа»? – спросил художник, указывая карандашом на горизонт.

– Так точно, это флагманский корабль адмирала Того. А за ним следуют… Да что это я! Мичман Шмитт, потрудитесь-ка перечислить корабли противника господину Верещагину! Посмотрим, как вы разбираетесь в силуэтах.

– Слушаюсь! – младший флаг-офицер (адъютант) адмирала приложил к глазам бинокль и четко, как на экзамене, доложил: – Эскадра противника следует в составе броненосцев «Миказа», «Фуджи», «Асахи», «Хацусе», «Шикишима», «Яшима» и броненосных крейсеров «Кассуга» и «Ниссин».

– Верно! – одобрил адмирал и, обернувшись к художнику, продолжал с прежней напористой энергией: – Видите, какое у них пока превосходство в силах: шесть броненосцев и два тяжелых крейсера – и это только под стенами Артура, и невдалеке еще гуляет эскадра адмирала Камимура из шести броненосных крейсеров. А мы имеем сейчас только пять исправных

броненосцев, да и то «Севастополь», шут его побери, не смог вовремя выйти из гавани.

– Степан Осипович, а когда, вы полагаете, вступят в строй «Ретвизан» и «Цесаревич»? – спросил Верещагин, непрерывно делая какие-то наброски в альбоме.

– Скоро, очень скоро, Василий Васильевич! Тогда наши силы хоть и будут уступать японцам, но уже не так, как нынче. Все пойдет на лад, я в этом уверен. И вы еще своими глазами увидите наши победы. Знаете, русский человек медленно запрягает, да быстро скачет.

– А кроме того, – Верещагин, улыбаясь, обернул лицо к Макарову, – русский человек под хорошим руководством может делать чудеса...

Макаров как-то неопределенно повел плечами:

– Меня цитируете! Ну что ж, никогда от этих своих слов не откажусь. Да, делает чудеса, когда есть Александр Невский, Петр Великий или Суворов. И еще не одно чудо покажет, точно вам говорю! Ну-с, а что до меня, грешного, то хорош я или плох, пусть потомство рассудит, но одно уж точно, коли суждено нам будет войну проиграть, то живым я этого конца не увижу.

– Что за мрачные мысли, адмирал! – серьезно сказал Верещагин. – Все идет на лад, вы же сами знаете, какой сейчас подъем на эскадре!

– Не сглазьте, Василий Васильевич, – шутливо погрозил ему пальцем Макаров, а затем, резко обернувшись в другую сторону, совсем иным тоном произнес: – «Севастополь» так и застрял на рейде! Безобразие! Михаил Петрович, прикажите ему дать сигнал стать на якорь.

Флагманский штурман штаба командующего флотом капитан 2-го ранга Васильев передал адмиральский приказ флаг-офицерам. Мичман Шмитт поспешил в боевую рубку броненосца и, подойдя к столу, открыл флагманский журнал, куда заносились все сигналы по эскадре. Прежде всего он аккуратно вывел на листе число и час. Затем поставил двоеточие и обмакнул перо в чернильницу, намереваясь записать и самый сигнал... В этот момент и мичман и все находившиеся в боевой рубке были сброшены на пол. Раздался чудовищной силы взрыв.

Было 9 часов 39 минут утра 31 марта 1904 года.

* * *

А совсем недавно он был еще в Кронштадте.

3 февраля к 9 часам утра в особняк Макарова стали

собираться гости. Пришли друзья и соратники, сослуживцы и знакомые семьи. Все были торжественны и взволнованны. Ровно в 9 адмирал вместе с Капитолиной Николаевной вышел в переполненную гостиную. Он казался в самом лучшем настроении, был весел и сердечен. Поздоровались.

– А теперь, господа, – обратился Макаров к собравшимся, – прошу всех присесть перед дорогой по русскому обычаю.

Все тесно уселись, кто на чем, стало тихо. Макаров поднялся первый, улыбнулся:

– Ну, с богом, господа! Давайте простимся.

Он обнялся и поцеловался со всеми. Многие украдкой смахивали слезу. Некоторые плакали, не скрываясь. Ведя под руку Капитолину Николаевну, Макаров вышел на крыльцо. Улица была заполнена народом, огромная толпа офицеров, матросов и горожан теснилась у самого крыльца. Раздались приветственные возгласы, крики «ура!». Макаров снял фуражку и поклонился. Тогда он сказал несколько слов, которые назавтра газеты разнесли по всей России:

– Спасибо, братцы, что собрались проводить меня. Там началось жаркое дело. Нужны люди – поеду и я. В переживаемые минуты нужно поддерживать друг друга, и я еду туда.

К крыльцу подали кибитку. Макаров посадил Капитолину Николаевну, уселся сам. В морозный воздух снова взлетело «ура!». Кучер тронул вожжи, лошади рванули вперед, зазвенел колокольчик. По накатанной санной дороге через замерзший Финский залив кибитка понеслась в Ораниенбаум.

За первые два дня февраля Макаров успел сделать многое. Он провел совещание с руководящими чинами Морского министерства – следовало решить некоторые неотложные вопросы здесь же на месте, из далекого Артура куда как труднее преодолевать канцелярскую инертность. 2 февраля Макаров спешно завершил подготовку к печати своей (как оказалось – последней) научной работы «Гидрологические исследования в Лаперузовом проливе» и направил рукопись академику Рыкачеву. Труд этот был опубликован в «Записках Академии наук» уже после гибели автора...

В столице Макаров задержался лишь настолько, чтобы отдать самые необходимые распоряжения и сделать неизбежные в подобных случаях официальные визиты. В Царском Селе он был принят Николаем II. Тот произнес своим тихим, невыразительным голосом несколько банальных фраз, пожелал успехов, обещал молиться за него.

Макаров отныне становился командующим флотом на Тихом океане. Однако в официальном приказе к этому следовало

существенное добавление: «Ввиду же возможности перерыва сообщений между Порт-Артуром и главной квартирой его императорское величество повелеть соизволил предоставить вице-адмиралу Макарову все права командующего флотом, предусмотренные Морским уставом, и права главного командира портов Тихого океана».

Наконец-то, наконец-то он получал свободу рук для широкого поля деятельности! Но в какой трудный час, в какой тяжелой обстановке! И какая ответственность ложилась на его плечи!

Макаров спешил: скорее, скорее в Артур! В 8 часов вечера 4 февраля поезд уже увозил его в Москву. На Николаевском вокзале ему были устроены горячие и сердечные проводы. Просторный перрон не смог вместить всех собравшихся. Кронштадтские моряки преподнесли своему адмиралу золотой складень для постоянного ношения с собой. Его имя вновь было у всех на устах. Повсюду в России оно сделалось залогом того, что удастся добиться перелома в войне, которая началась так несчастливо. В него верили, на него надеялись.

В Москву Макаров прибыл на следующее утро. Здесь его посетил один старый знакомый, оставивший любопытное описание своей последней встречи с адмиралом: «Вообще он меня немало поразил своим спокойствием: казалось, он ехал на самое обыкновенное дело. День в Москве, исключая краткой поездки в город, где он побывал в Иверской часовне, был им весь проведен за письменной работой в своем вагоне на запасном пути близ Курского вокзала. Я удивился, что он не едет на экстренном поезде, как о том сообщили газеты, он ответил, что действительно о том зашла речь в Петербурге, что он прямо отказался от экстренного поезда: „Помилуйте, теперь главное – надо перевозить войска без замедления, а я своим экстренным поездом испортил бы им весь график!“

Из Москвы началась дальняя дорога к Тихому океану. С театра военных действий в адмиральский поезд поступали невеселые вести. В неравном бою погиб крейсер «Варяг». Японский флот блокировал Порт-Артур с моря. Армия микадо высаживается в Корее. Да, Макаров оказался прав, предполагая, что его направят в Порт-Артур только в случае самого неблагоприятного поворота событий. Но недаром он любил говорить, что русский человек под хорошим руководством может творить чудеса... Он верил в свой народ, в своих матросов и офицеров, и он был готов до конца исполнить долг, возложенный на него родиной.

Никогда, пожалуй, за всю свою напряженную жизнь не трудился Макаров с таким вдохновением, с такой необычайной

энергией. Из Петербурга он взял с собой несколько ближайших сотрудников, в том числе бывшего командира «Ермака» капитана второго ранга М. П. Васильева. С помощью этого импровизированного штаба Макаров начал свою деятельность на посту командующего Тихоокеанским флотом еще в поезде. Он буквально засыпал Морское министерство настойчивыми предложениями и требованиями. Изучение этих документов говорит о широком размахе его планов. Он добивается снабжения Порт-Артура углем, предлагает развернутый план строительства миноносцев и перевозки их в разобранном виде по железной дороге на Тихий океан, настаивает, что необходимо как можно скорее отправить на Дальний Восток новые боевые корабли. Он заботится даже о таких мелочах, как доставка на Тихоокеанскую эскадру японских газет – надо знать мнение противника о себе! Макаров не обольщается насчет оперативности работы морского ведомства. И поэтому многие свои ходатайства он подкрепляет категорически жесткими условиями, порой угрожая даже отставкой. Так прошло все его дорожное время. На телеграммах указаны пункты отправления: Уфа, Златоуст, Омск, Судженка, Ачинск. Адмиральский поезд приближался к Тихому океану...

От самого Кронштадта Макарова донимали корреспонденты. Он решительно отказывался принимать их: у него были основания не любить репортерское племя. Но один столичный журналист все же сумел прорваться к адмиралу. Принял его Макаров не слишком любезно[31].

– Я вообще нахожу, что присутствие корреспондентов на войне вредно. Если вы приедете в Порт-Артур, я вас арестую, – сказал он в полушутливом тоне, подавая мне руку.

Настойчивый репортер тем не менее ухитрился как-то задержаться в адмиральском вагоне. Макаров диктовал различные письма и деловые бумаги, Васильев сидел за пишущей машинкой и печатал с его слов. Практичный адмирал, обожавший всякие разумные усовершенствования, заметил по этому поводу:

– Много помогает вот эта пишущая машинка. Поезд идет, вагон шатается, дрожит, а мы все-таки пишем. Мы работаем всю дорогу, и у нас этот долгий путь пройдет с пользой. Спасибо машинке. Славная выдумка!

Затем Макаров отпустил корреспондента с миром, но строго предупредил его:

– Вы никому не говорите, что слышали, Кроме нас троих, этого пока не знает никто.

Как всегда, Макаров шлет подробные письма, домой. В любых обстоятельствах он оставался самим собой – человеком строгим и требовательным. Вот он сообщает Капитолине Николаевне, что

перевел ей всю сумму денег, выданную ему на переезд (сумма солидная – 5400 рублей) : «Очень тебя прошу быть благоразумной – у нас уже было много примеров, что мы сидели без денег. Теперь неприлично тебе и Дине наряжаться. Вы гораздо больше выиграете, если будете держать себя скромнее...» (Да, Дина уже взрослая девушка, невеста; но что делать – ведь идет война...)

Письма его дышат бодростью и оптимизмом: «Все идет прекрасно. По-прежнему занимался усердно, и много разработал и приготовил. Я сплю, как никогда... Здоровье во всех отношениях прекрасно, и все благополучно. Крепко целую. Ваш С. Макаров».

Как-то он сообщил: «Вчера вечером встретил поезд, на котором ехали порт-артурские дамы, выехавшие вечером в день бомбардировки, – Гавришенко, Гиляровская и др. Они вызвали меня на перрон и были превеселы». Да, вот так: они «были превеселы». Как видно, шапкозакидательские настроения порт-артурских мужей передались и их очаровательным женам...

Адмиральский поезд приближался к Тихому океану. Когда-то, почти полвека назад, по тому же пути на Дальний Восток ехал девятилетний Степа Макаров. Как много изменилось с тех пор! И он, и самая дорога! Уже не на тройке и не в утлой лодке путешествует он: вместо пятимесячного странствования путиловский паровоз домчал его за двадцать дней.

В Мукден, где находились резиденция наместника и его пышный «двор», Макаров прибыл 22 февраля. И вот они встретились – сын простого матроса вице-адмирал Макаров и незаконный сын императора Александра II полный адмирал (по три орла на погонах) Алексеев. Оба они не любили друг друга: Макаров его – за низость и бездарность, он Макарова – за независимый нрав и решительность поступков. Для Алексеева вновь прибывший флотоводец казался куда опаснее всей эскадры микадо. Но сейчас он сдержан, даже искателен. Он оконфузился, будучи не в силах овладеть событиями, и хитрой своей практичностью понимает это. Пусть ненавистный выскочка как-то поправит дела, а там... посмотрим! Но сейчас Алексеев произносит ничего не значащие любезности и охотно поддакивает. Макаров не верит ни одному его слову, он знает, с кем имеет дело, а пока, пользуясь случаем, добивается от наместника нескольких нужных для флота практических распоряжений.

24 февраля рано утром Макаров прибыл в Порт-Артур. Он подчеркнуто холодно выслушал положенные ему приветствия и тотчас же расположился на легком крейсере «Аскольд», где и приказал поднять свой флаг. Это было символично: флаг командующего флотом развевался на небольшом, слабо

защищенном корабле, специально предназначенном для активных наступательных действий. Взвившись над рейдом крепости, макаровский флаг призывал в бой корабли эскадры, до его приезда боязливо и неуверенно сбившиеся в Порт-артурской гавани. И, казалось, голос самого адмирала звучал с высоты ажурной мачты: кто сказал, что все потеряно? Не бойтесь врага! Вперед! И вы победите!

Появление Макарова в Порт-Артуре вызвало необычайный энтузиазм на флоте и среди защитников крепости. Об этом единодушно свидетельствуют все без исключения участники героической обороны, воспоминания и письма которых дошли до нас. Он еще только выехал из Петербурга, еще официальный приказ о его назначении командующим держался в секрете, но уже в Порт-Артуре только и говорили: «Вот приедет Макаров...» Один из скромных участников обороны крепости, мичман с крейсера «Аскольд», писал о настроениях моряков в связи с приездом адмирала: «Все были рады, что наконец-то исполнилось желание всего флота: командовать будет Макаров, который успел приобрести как бы ореол военного гения, на него надеялись, ждали если не чудес, то, по крайней мере, осмысленных шагов, удачных комбинаций, а главное, энергии, в которой замечался большой недостаток». Сейчас, разбирая объективно историю тех дней, следует признать безусловным: подобные чувства и мысли были характерны для громадного большинства защитников Артура.

Итак, адмирал прибыл. И буквально через несколько часов произошел следующий эпизод: броненосец «Ретвизан», поврежденный японцами в первой атаке, застрял на мели у берега, и вот уже почти месяц не удавалось закрыть пробоину и поставить корабль на ремонт. И вдруг долгие труды наконец-то увенчались успехом: огромный броненосец всплыл и был отбуксирован в бассейн. Случайное совпадение казалось всем залогом того, что дела наши на Тихом океане должны измениться к лучшему.

Моральный дух защитников крепости с приездом Макарова резко улучшился. Новый командующий не произносил зажигательных речей, не панибратствовал с подчиненными. Он был требователен и строг. Он сразу же осмотрел поврежденные корабли и нашел темпы ремонтных работ чрезвычайно медленными. Он распорядился о мерах для скорейшего ввода в строй этих сильнейших боевых судов эскадры. Кстати говоря, в поезде с Макаровым приехали из Петербурга рабочие Балтийского судостроительного завода. Это были опытные мастеровые – кузнецы, слесари, чеканщики, медники. В общей

сложности в Порт-Артур приехало свыше 1600 квалифицированных рабочих с разных заводов. Это позволило резко ускорить ремонт поврежденных боевых кораблей. Питерские судостроители до последнего дня защиты крепости помогали военным морякам. И тоже несли боевые потери. Их подвиг заслуживает специального исследования.

Обнаружив множество неполадок в Порт-араурском порту, Макаров отстранил от должности командира порта и назначил нового (это назначение оказалось весьма удачным – И. К. Григорович был знающий моряк и талантливый организатор, впоследствии он много сделал для укрепления русского флота). Имея в виду уже более отдаленные перспективы, адмирал приказал развернуть работу по строительству нового дока. Он посещал корабли, знакомясь с офицерами и матросами. А команды кораблей знакомились со своим адмиралом и проникались к нему доверием.

Макаров ознакомился и с сухопутной обороной крепости. Дело здесь тоже обстояло неважно: войск было мало, долговременных укреплений тоже, спешно возводились хотя бы полевые укрепления, правда все понимали, что от огня тяжелых орудий они не спасут. Запасы продовольствия и боеприпасов имелись скудные. В крепости очень недоставало артиллерии, особенно крупных калибров. Короче говоря, тыл порт-артурской эскадры был обеспечен плохо.

Не внушало уверенности и руководство сухопутной обороной, в особенности комендант крепости генерал-лейтенант А. М. Стессель (кстати, тоже одногодок Макарова). Человек ограниченный, слабохарактерный и безынициативный, он, быть может, и смог бы стать аккуратным исполнителем, но никак не подходил для роли самостоятельного начальника, да еще в сложной обстановке. Под стать ему оказались престарелый генерал Фок, генералы Рейс и Смирнов. Положение осложнялось тем, что в Порт-Артуре комендант крепости и командующий эскадрой находились в одном звании и друг другу не подчинялись. Предполагалось, что руководство ими обоими будет осуществлять наместник. Теперь грозной реальностью стала полная изоляция крепости – и с моря и с суши. Кто же тогда будет осуществлять верховное командование в тяжелых условиях осады? Немаловажный вопрос этот оставался открытым...

Правда, среди армейских генералов и офицеров в Порт-Артуре имелось, к счастью, множество талантливых и преданных делу людей. Их-то усилиями – вопреки плохой помощи из Петербурга, из Мукдена и слабости самого коменданта – героическая оборона Порт-Артура сделалась славой русского

оружия. Душой этой обороны стал генерал Роман Исидорович Кондратенко. Для всех боевых армейских офицеров приезд такого смелого и энергичного деятеля, как Макаров, тоже был радостью, также внушал уверенность в грядущем. В Артуре появился наконец настоящий, всеми признанный вождь – разве имеет значение то, к какому ведомству он причислен?! Настроение своих товарищей очень точно выразил в дневнике генерал Кондратенко. Передавая впечатление от первой встречи с адмиралом, он записал: «Макаров высокого роста, с белой длинной бородой[32], довольно плотный мужчина, с выразительным лицом. Говорит тихо, спокойно, держит себя довольно просто, но с достоинством. Мне понравилась у Макарова способность быстро от слов переходить к точным распоряжениям».

Главной и совершенно неотложной задачей, вставшей перед Макаровым по приезде в Артур, была необходимость сейчас же, немедленно начать активные боевые действия русского флота. Более того: эти первые боевые действия во что бы то ни стало должны оказаться удачными. Задача нелегкая, ибо на стороне японцев имелся уже большой перевес на море. В распоряжении Макарова было только 5 исправных броненосцев: «Петропавловск», «Севастополь», «Полтава», «Победа» и «Пересвет»; на двух других – «Ретвизане» и самой сильном корабле эскадры «Цесаревиче» все еще латали повреждения, полученные в тот самый печальный «день Марии». У Макарова, поклонника крейсерской и минной войны, имелось только четыре крейсера и 27 миноносцев (у противника было 15 крейсеров, не считая броненосных, и около 60 миноносцев). И тем не менее успех нужен был во что бы то ни стало – Макаров отчетливо понимал это. Моральный дух защитников русской крепости оказался надломленным, появилась опасная инерция неудач, при которой люди действуют вяло и пассивно, когда даже у закаленного бойца появляется желание махнуть на все рукой, забиться в окоп и ждать конца, каков бы он ни оказался. Значит, Макаров обязан был сломать эту инерцию пассивной покорности судьбе, вселить в людей бодрость и уверенность в конечной победе.

До его приезда эскадра замерла, как парализованная, на внутреннем рейде Порт-Артура, даже дозорная служба не велась. Пользуясь этим, японские корабли безнаказанно и беспечно разгуливали около самой крепости. Макаров сразу же организовал боевое патрулирование на ближайших подступах к Порт-Артуру. Уже в ночь на 26 февраля шесть миноносцев под командованием капитана 1-го ранга Н. А. Матусевича вышли в

боевой дозор. Четыре из них во главе с командиром отряда столкнулись перед рассветом с японскими кораблями. В горячем ночном бою один из миноносцев противника был подорван торпедой. Русские корабли получили незначительные повреждения, сам Матусевич оказался легко ранен. Этот незначительный успех имел в те дни большое значение для подъема боевого настроения нашего флота: одержана первая с начала войны победа в открытом море!

Макаров понимал: успех должен быть отмечен в пример другим морякам. Он издал приказ, который предписал прочесть во всех судах и командах. Отличившиеся офицеры и матросы представлялись к наградам. В приказе особо оговаривалось: «Достойный начальник капитан 1-го ранга Матусевич, надеюсь, через несколько дней будет на ногах и вновь бесстрашно поведет свой отряд в дело».

Однако ночной тот бой имел продолжение. Оно стало трагедией и подвигом, вошедшими в летопись русского флота.

Утром 26 февраля выяснилось, что один из русских миноносцев, посланных в разведку, – им оказался «Стерегущий» – ночью отстал от своих и подвергся нападению превосходящих сил японцев. В неравном бою миноносец был подбит. Макаров, узнав об этом, тотчас же перенес свой флаг на легкий крейсер «Новик» и в сопровождении крейсера «Баян» устремился к месту боя. Он не мог оставить гибнущий корабль без помощи. Он знал, что сильно рискует, выходя со слабыми силами в открытое море, но понимал: иногда не только можно – должно рисковать.

Увы, спасти «Стерегущий» не удалось. Почти весь экипаж героического корабля вместе с командиром и офицерами погиб, оставшиеся в живых были тяжело ранены. Японцы спустили десант на шлюпках, намереваясь захватить миноносец. И когда они уже поднялись на борт, двое матросов (имена их точно не установлены) спустились в полузатопленный трюм и заперлись. Японцы стали стучать в переборку, предлагая им сдаться, как вдруг миноносец начал быстро погружаться в воду. Герои-матросы открыли кингстоны и погибли вместе со своим кораблем[33].

Сам Макаров также оказался в опасном положении: японские крейсера начали окружать два его корабля, а на горизонте показалась вся броненосная эскадра адмирала Того. Пришлось повернуть обратно. Неся на мачте флаг командующего флотом, «Новик» возвратился в гавань. Его встречали восторженно. На судах, на фортах и батареях, в порту – всюду царило радостное настроение. Еще бы! Вице-адмирал, командующий флотом лично выходил на слабом корабле, пытаясь помочь гибнувшему

миноносцу! Это было дерзко, это было, строго говоря, даже недопустимо, но Макаров понимал, что только личным примером бесстрашия он сможет вдохновить офицеров и матросов.

Меж тем броненосцы Того подошли к рейду Порт-Артура – японский адмирал вел за своим флагманским кораблем еще 13 вымпелов, его силы значительно превосходили наличную боевую мощь русской эскадры. У него были все возможности именно сейчас нанести сильный удар по ослабленному флоту противника. Впоследствии японские милитаристы превозносили адмирала Хейхатиро Того до небес. Он скончался в 1934 году (хотя был на год старше Макарова) и всю свою долгую жизнь оставался кумиром самурайской военщины. Когда он умер, ему устроили невиданно помпезные похороны. Справедливость требует признать, что он и в самом деле был способным флотоводцем, твердым, умелым военачальником. Он не обладал, однако, оригинальным и сильным талантом. Да, с его именем связан ряд громких успехов японского флота, но он ничем существенно новым не обогатил военно-морскую теорию и практику. Он действовал выжидательно, осторожничал, предпочитая апробированные тактические методы. Конечно, при столкновении с такими пассивными и бледными адмиралами русского флота, как О. В. Старк, а позднее В. К. Витгефт и З. П. Рожественский, он имел несомненные преимущества как флотоводец, хотя и здесь следует помнить, что японцы во всех случаях имели превосходство в силах, и притом значительное.

Противоборство Того и Макарова было противоборством разных, принципиально отличных методов ведения войны. На одной стороне – творческое дерзание, удалой порыв, смелость и размах, а с другой – строгая и уравновешенная академическая пунктуальность. И если здесь уместны сравнения, то вот: Макаров и Того – это спор одаренного ученика с круглым отличником, это шахматный матч Алехина и Капабланки.

В 9 часов утра японская эскадра подошла к Артуру. Того не атаковал – он опасался береговых батарей, опасался мин. Русские корабли, разумеется, не выходили в море при таком неравенстве сил. Того не спешил. К тому же у него в запасе оставался еще один метод нанесения удара, по противнику, укрывшемуся в гавани. Не слишком эффективный, но зато вполне, казалось, безопасный.

В Порт-Артуре береговая оборона была еще закончена не полностью, а имевшаяся в наличии – несовершенна. Внутреннюю гавань крепости прикрывал полуостров Ляотешан, покрытый высокими холмами. Батареи стояли только в той части полуострова, которая непосредственно находилась у

единственного входа в гавань. Ведя огонь с дальней дистанции, возможно по крутой траектории перебросить снаряд через невысокие возвышенности. Такой огонь называется перекидным. Конечно, меткость подобной стрельбы невелика, но главное состояло в том, что сами-то японские корабли не подвергались никакой опасности: для береговых батарей они были вне зоны обстрела, а русские суда, стоявшие на рейде, не видя противника, стрелять не могли.

И вот 26 февраля три японских броненосца, прикрываясь холмами Ляотешана, открыли огонь по гавани, где стояли русские корабли. Два японских крейсера, оставаясь вне дальности огня русских батарей, заняли позицию непосредственно против гавани и по радио корректировали стрельбу своих броненосцев, хотя, конечно, очень приблизительно. Обстрел этот продолжался более трех часов. В районе порта и гавани упало 154 двенадцатидюймовых снаряда – японцы боеприпасов не жалели. К счастью, противник стрелял неудачно, и потери русских были невелики: от осколков погибло 8 матросов, 20 получили ранения, несколько строений вблизи гавани оказались разрушенными. Ни один из русских кораблей или портовых сооружений важного характера повреждений не получили.

Макаров в продолжении этой долгой бомбардировки испытывал гнев бессилия. Близорукие строители крепости, не обеспечившие ее всестороннюю оборону, ставили русскую эскадру поистине в трагическое положение. Да, сегодня японская бомбардировка закончилась практически безрезультатно, но что произойдет завтра? Послезавтра?

Макаров начал действовать тотчас же. По его приказанию на незащищенном берегу полуострова у Ляотешанских высот немедленно началось создание береговой батареи. Это, однако, требовало значительного времени. А нужно было организовать немедленный отпор. Макаров не зря долгое время занимался артиллерией. С помощью офицеров-артиллеристов он подготовил тяжелые орудия двух подбитых русских броненосцев к стрельбе по невидимой для них цели – японской эскадре. Задача была очень сложная. Дело в том, что снаряд, выпущенный на значительном расстоянии, падает под гораздо большим углом, чем тот, под каким наводится при выстреле ствол орудия. Японцам, стрелявшим с дальней дистанции, было нетрудно перебросить снаряды через холмы, отделявшие внутренний рейд от моря. Русские броненосцы могли это сделать лишь при очень искусном ведении огня. Организованная Макаровым стрельба была новым словом в практике артиллерийского огня.

9 марта японская эскадра вновь подошла к Порт-Артуру.

Адмирал Того, заняв с основными силами позицию против выхода из гавани, направил два своих броненосца для перекидной стрельбы через Ляотешан. Запертый в гавани, русский флот, казалось, был обречен на расстрел. Японские корабли подходили к району бомбардировки спокойно и уверенно, как на маневрах. Развернувшись, броненосцы дали первый залп, второй. Вот уже по радио получены от главных сил коррективы для более точной наводки, и вдруг... Вдруг около броненосца «Фуджи» взметнулся столб воды: русские открыли ответный огонь! И как точно! Уже через несколько залпов «Фуджи» получил попадание. Японские броненосцы начали маневрировать, менять позиции, но ничего не помогало. Русские артиллеристы с высот Ляотешана точно корректировали по телефону огонь своих кораблей. Им это было легко делать, ибо противник отлично просматривался. Наши снаряды падали все время в опасной близости от вражеских броненосцев.

Перестрелка продолжалась около часа. С «Победы» произведено было в общей сложности 16 выстрелов, с «Ретвизана» – 13. При столь большой (для того времени) дистанции – около 15 километров – и при столь сложной системе наведения огня меткость русских артиллеристов нельзя не признать превосходной. Японцы выпустили 100 снарядов по внутреннему рейду Артура, но ни одного хоть сколько-нибудь удачного попадания не добились. И не удивительно – вражеским броненосцам все время приходилось маневрировать, уклоняясь от огня русских кораблей. Среди защитников крепости на сей раз не оказалось ни одного убитого или раненого. Ни одного.

То была убедительная победа Макарова-артиллериста. В продолжение последующих десяти месяцев осады японский флот уже более не решался обстреливать порт-артурский рейд подобным способом.

Пока основные силы Того маневрировали вдали от крепости, русская эскадра стала выходить на внешний рейд. Как можно ближе к противнику! Как можно больше активных действий! Нападайте, нападайте! Русский адмирал неуклонно придерживался этих своих принципов. И теперь очевидно, что подобная тактика в тех условиях не была авантюрой. Дома, как известно, и стены помогают. В данном случае такими основательными «стенами» стали мощные береговые батареи Порт-Артура. К тому же подбитый русский корабль легко можно отвести и родную гавань, а японцам идти до ближайшей базы чуть ли не сутки. Все это адмирал Того понимал, разумеется, не хуже Макарова. И вот русский флотоводец подводит в официальном рапорте итог боевого дня: «...По-окончании

бомбардировки около 11 часов все неприятельские суда соединились и прошли вдоль внешнего рейда, но не решились атаковать эскадру, хотя к этому времени на внешнем рейде у меня было лишь семь судов, а у него 18. Неприятель удалился».

Итак, «неприятель удалился». Противник, так сказать, своими действиями подтвердил правильность макаровской тактики. По ведь у Макарова имелись «противники» не только под стенами Порт-Артура, были они и в петербургских кабинетах. И вот, получив донесение Макарова о результатах боевой стрельбы с закрытого рейда по японским кораблям, начальник русского Главного морского штаба Рожественский наложил следующую поразительную резолюцию: «Полагал бы дать одно очень ценное указание – не стрелять с расстояний, с которых нельзя попадать. Донесение о попадании в броненосец с 14 верст не подтвердилось. Снаряды брошены впустую». Почему же «не подтвердилось», если в Артуре собственными глазами видели разрыв снаряда на «Фуджи»? Оказывается, потому, что сами японцы об этом не сообщили. Что ж, Того поступил правильно: зачем же давать противнику важную и нужную для него информацию?

Поразительно другое: японский флотоводец нашел поддержку не где-нибудь, а в русском Морском министерстве! 13 марта управляющий министерством адмирал Авелан направил Макарову распоряжение, по которому запрещались «стрельбы на дистанции свыше 10 верст». Почему же? А все потому: нельзя попасть. То есть поступили по логике одного чеховского персонажа: это невозможно, потому что этого не может быть...

И вот Макаров оказался вынужденным тратить время и энергию, чтобы отражать «перекидную стрельбу» из Петербурга. Пришлось составлять целую петицию и подписывать ее, так сказать, скопом. Правда, в Артуре Макарова поддержали все (еще бы: ведь японские снаряды падали на крепость – не в Александровский сад, что рядом с Адмиралтейством). Телеграмму с возражениями Авелану подписали, помимо Макарова, армейские генералы Стессель, Смирнов и Белый, а также находившийся тогда в Порт-Артуре великий князь Кирилл Владимирович (двоюродный брат Николая II).

Разумеется, одной обороной, даже самой эффективной, войны не выиграть – уж кто-кто, а Макаров это понимал очень хорошо. Поэтому главной своей задачей он полагал немедленно начать энергичные боевые действия русского флота. И вот уже 27 февраля эскадра Тихого океана впервые после целого месяца пассивного пребывания в гавани наконец вышла в море. Флаг командующего на сей раз был поднят на броненосце

«Петропавловск»: главные силы японского флота находились неподалеку, и в случае боя адмирал обязан находиться в броневой рубке флагманского корабля. Будучи сторонником безбронных судов, Макаров, однако, в своей боевой практике воздерживался от крайностей, порой свойственных его взглядам. Тем не менее и в дальнейшем адмирал выходил на внешний рейд на легких кораблях и даже на миноносцах. Первый выход русской эскадры произошел без каких-либо происшествий. Но стало ясно: затянувшийся период пассивного ожидания окончился.

4 марта Макаров приказом по флоту издал подробную «Инструкцию для похода и боя». Здесь в уставной форме излагались некоторые основные положения его «Морской тактики». Основная часть инструкции касалась характера боевых порядков кораблей, правил маневрирования, сигнализации и ведения огня, ставились задачи крейсерам и миноносцам и т. д. Русский флот ориентировался на активные наступательные действия. Как всегда, Макаров уделил большую роль моральному фактору. Командиры, писал он, «не должны забывать ободрять команду» во время боя. Инструкция заканчивалась горячими, полными боевого задора словами: «Побеждает тот, кто хорошо дерется, не обращая внимания на свои потери и памятуя, что у неприятеля этих потерь еще больше».

Некоторые моряки, узнав о назначении Макарова, опасались, как бы темпераментный адмирал не стал упрямо проводить на практике некоторые свои ошибочные идеи, высказанные им в печати. В «Инструкции» Макаров никак не проявил этих крайностей, сохранив в неприкосновенности главную суть своего флотоводческого естества: смелость идей и решительность действий. Появление «Инструкции» (и практическое руководство эскадрой) окончательно и бесповоротно укрепило авторитет адмирала.

Вот типичное в этом роде свидетельство одного лейтенанта с броненосца «Севастополь», сделанное им в письме от 5 марта, то есть на другой день после появления «Инструкции для похода и боя»: «Я лично Макарова раньше недолюбливал за его „безбронные суда“, но это, вероятно, была лишь пустая выдумка, теперь же, когда ему приходится на броненосной эскадре иметь дело с броненосной же эскадрой, его выдумки отпали в сторону, и он занялся действительно делом. Представьте себе мое удовольствие, когда вчера в приказе о ведении боя я прочел все то, что я давно уже передумал, из-за чего я имел отчаянные споры, особенно на „Пересвете“. Я считаю это чрезвычайно важным и долго ждал этого приказа, боясь, что вдруг Макаров начнет дурить и ставить на карту все для оправдания своих

действий. С каждым его приказом поднимается доверие к нему, а вместе с тем поднимается и уверенность в своих силах и победе»:

У Макарова, который получил полуофициальный титул «дедушки русского минного флота», в распоряжении имелось явно недостаточное количество миноносцев. Но еще горшей, пожалуй, бедой было то, что и эти-то наличные корабли страдали большими конструктивными и техническими недостатками. У русских миноносцев оказалась очень незначительная дальность плавания – запаса пресной воды для паровых котлов хватало всего лишь на 12 часов хода. Уже в первом же пробном плавании Макаров смог лично удостовериться в этом. А ведь адмирал еще по пути в Артур предполагал сразу же начать минные атаки японских баз, расположенных на корейском побережье, и транспортов, перевозящих военные грузы. Пришлось ограничиться действиями на сравнительно близких рубежах.

Почти каждую ночь высылал Макаров миноносцы в разведку или на боевое патрулирование. Он знал, как тяжело экипажам воевать с изношенными, вечно неисправными механизмами. И действительно, на русских минных судах то и дело происходили аварии. Не встретившись иной раз с противником, экипажи кораблей все же часто несли потери. С миноносцев, вернувшихся из похода, нередко спускали на носилках обожженных или обваренных паром кочегаров...

Макаров знал об этом, но снова и снова посылал миноносные отряды в море. Противник не должен иметь покоя.

Разумеется, адмирал всеми силами пытался укрепить состав своего минного флота. «Без миноносцев мы будем как без рук и без глаз», – внушал он морскому ведомству. Макаров предлагал перевести минные корабли в разобранном виде по железной дороге. В принципе это было вполне возможно, и реальный пример такого рода уже имелся. В Порт-Артуре судовые мастерские вполне могли справиться со сборкой небольших кораблей. Но в Морском министерстве, как всегда, не спешили, а потом... а потом спешить оказалось уже незачем: не стало свободной дороги в Артур, не стало и самого Макарова.

Итак, нужных ему позарез миноносцев адмирал не получил. Зато даже при столь кратковременном пребывании на посту командующего флотом на Тихом океане он успел столкнуться со множеством интриг и беспринципного подсиживания, что, к сожалению, так часто сопутствовало всей его деятельности.

Опомнившись от первого приступа панического страха, начал чинить помехи Макарову и адмирал Алексеев. Как видно, не только в Петербурге, но и в Мукдене Того имел активных союзников. Поистине русский флотоводец оказался

блокированным в Порт-Артуре со всех 'сторон!

Началось с мелочи. Свои донесения о ходе боевых действий Макаров должен был по субординации посылать Алексееву, как своему, так сказать, непосредственному начальнику. Зная, какое ничтожество представляет собой этот незадачливый бастард, и то, что он все равно ничего не решает, Макаров одновременно посылал свои донесения также и на «высочайшее имя». Авось хоть там разберутся... Алексеев делает ему замечание: «Считаю, что эти донесения не подходят под приказ для донесений на высочайшее имя. Ввиду такого отступления – напомнить приказ». Такого рода мелочные «выговора», демонстративно посылаемые адмиралу, напрягавшему все силы в осажденной крепости, естественно, создавали обстановку нервозности и склок вокруг Макарова.

Дальше – больше. Как известно, начальственный состав Тихоокеанской эскадры подбирал не Макаров. Естественно, что, прибыв в Порт-Артур, он нашел некоторых офицеров слабыми или, во всяком случае, не подходящими для совместной работы с ним. И у него вскоре нашлись безусловные основания для таких перемен. При адмирале Старке корабли эскадры слишком редко совершали совместные плавания и поэтому неважно умели ходить в общем строю. Макарову пришлось заниматься этой, в сущности говоря, учебной работой уже во время войны. Он неоднократно выводил эскадру в море для маневрирования в строю. И вот в один из таких выходов 13 марта произошло столкновение броненосцев «Пересвет» и «Севастополь». К счастью, серьезных повреждений не произошло, но возмутительный случай требовал разбирательства.

Макаров назначил следствие. Комиссия из опытных офицеров установила, что ответственность за аварию несет главным образом командир «Севастополя» Чернышев. Адмирал утвердил заключение следственной комиссии. Командиру «Пересвета» был объявлен выговор, а Чернышева отстранили от должности, ибо он, как говорилось в приказе, «не может в настоящих условиях командовать броненосцем». Все свидетельствуют, что в Порт-Артуре Макаров проявлял необычайную сдержанность в отношениях с людьми. На этот раз он возмутился необычайно. «С такими командирами мне приходится вступать в сражение!» – сказал он своим офицерам, собравшимся у него на совещание.

Макаров назначил командиром «Севастополя» капитана 2-го ранга Н. О. Эссена, который до этого командовал легким крейсером «Новик», а на его место – капитана 2-го ранга М. Ф. Шульца.

Алексеев назначений Макарова не утвердил (формально он

имел на это право). Вместо Эссена наместник предлагал другую кандидатуру. Подобные действия мукденского вельможи являлись не только оскорблением, это был подрыв авторитета адмирала как командующего флотом, это была» прямая попытка создать ему дополнительные трудности в работе. Никаких серьезных оснований отводить предлагаемые перемещения на флоте у Алексеева, разумеется, не имелось. Николай Оттович Эссен был талантливейшим русским моряком. Он блестяще проявил себя в дальнейшем при обороне Артура. Накануне падения крепости он вывел «Севастополь» на внешний рейд и отбивал там яростные атаки японских миноносцев. А потом, в момент предательской капитуляции, затопил броненосец с неспущенным андреевским флагом. Эссен стал позднее адмиралом, и, по общему мнению, он был самый одаренный флотоводец в русском дореволюционном флоте поело Макарова. Любимец офицеров и матросов, Эссен, к сожалению, скончался сравнительно молодым в 1915 году (совпадение: ему тогда исполнилось столько же лет, сколько Макарову в день гибели). Способным моряком показал себя и Михаил Федорович Шульц (он тоже окончил службу в адмиральском звании). И, напротив, Чернышев был откровенно слаб, и вскоре после описываемых событий его уволили в отставку.

Да, Макаров умел разбираться в людях. Еще с молодых лет научился он подбирать себе дельных и одаренных помощников. И к нему всегда тянулись способные и энергичные работники.

Особенно важен правильный подбор людей, когда идет война. Ведь на войне особый спрос с каждого человека, а с командира – вдвойне. И вот – ему снова палки в колеса.

Но тут уж Макаров дал отпор со всей силой своего характера. Ах, вы опять собираетесь мне мешать, вам снова плевать на существо дела?! Ладно, командуйте сами... И он шлет телеграмму Алексееву (и аналогичную Авелану), где в категорической форме заявляет, что после отмены его приказа «мое дальнейшее пребывание в настоящей должности сделается невозможным» и поэтому «прошу о моем отчислении, ибо в такой обстановке я не в силах исполнить возложенное на меня его величеством поручение». Разумеется, его величество был тут ни при чем, но Макаров был очень хорошо искушен в правилах бюрократической «борьбы». Вот так-то, мол: я желаю исполнять государево поручение, а мне мешают...

Алексеев понял, что сейчас сила не на его стороне, и поспешно отступил – не стал настаивать на исполнении своего приказа. Ведь он по-прежнему оставался «начальником» Макарова... Ладно, мы еще прижмем этого строптивого мужлана!

* * *

Тем временем эскадра адмирала Того продолжала ближнюю блокаду Артура. Японский командующий делал это методично и целеустремленно. Ему хотелось запереть русский флот в гавани, чтобы безраздельно господствовать в море: армия микадо, начавшая вторжение в Маньчжурию, целиком зависела от надежности морских перевозок.

Между тем с приездом Макарова активность русского флота возрастала с каждым днем – Того это видел, пожалуй, лучше всех. Но закупорить внутреннюю гавань Порт-Артура можно было и без эскадренного боя.

Дело в том, что из гавани на внешний рейд имелся один-единственный выход, причем довольно узкий, а главное – неглубокий. Тяжелые броненосцы и крейсера могли выходить в море лишь в так называемую «высокую воду», то есть во время прилива. Стало быть, во время отлива основные силы русского флота не имели возможности покинуть внутреннюю гавань. Разумеется, японцам это было тоже хорошо известно. Макаров не пожелал мириться с этим жестким природным ограничителем. Увы, углублять проход – дело долгое, да и трудноосуществимое во время войны (раньше сделать это, конечно, не догадались!). Адмирал приказал произвести тщательные промеры. Сделали, и оказалось, что при точном и осторожном движении даже в самую низкую воду выход из гавани возможен!

Первый такой выход Макаров осуществил 9 марта. В тот день прилив должен был начаться в 13 часов 30 минут. Но уже с утра корабли русской эскадры стали выходить на внешний рейд. Впоследствии специальная историческая комиссия установила (на основании японских источников), что этот первый выход эскадры в «неположенное» время произвел «ошеломляющее впечатление на неприятеля».

Того предпринял попытку закрыть выход из Порт-артурской гавани способом, давно уже бытовавшим в военно-морском деле. В узком проходе намеренно затопляется корабль – вот и все. Разумеется, это легко сказать и очень трудно сделать, ибо противник всегда бдительно охраняет подобные стратегически важные узости своей акватории. Для выполнения «закупорочных» операций требуются отважные и самоотверженные моряки: шансов вернуться немного. В японском флоте смелых добровольцев нашлось достаточно. Первая попытка закрыть рейд таким способом была предпринята 11 февраля, еще до приказа Макарова. Она окончилась неудачей: все пять японских пароходов, пытавшихся прорваться к проходу, погибли под огнем

нашей артиллерии. Их экипажи, как принято говорить в подобных случаях, «на базу не вернулись»... Месяц спустя Того приказал повторить операцию.

Ночь на 14 марта выдалась поначалу ясная, лунная, однако русские миноносцы заняли позиции на ближних подступах к Порт-Артуру – все может случиться. В 2 часа луна зашла. Японцы предвидели это. Под покровом темноты к гавани скрытно, без огней и без сигналов, приближался диверсионный отряд: четыре больших грузовых парохода, вооруженных артиллерией, и шесть миноносцев. Пароходы должны были, невзирая на огонь и любые потери, пробиться к единственному выходу из гавани и затонуть на фарватере. Для быстрого затопления обреченных кораблей в их трюмы закладывались мощные заряды, снабженные взрывателями замедленного действия («адскими машинами», как называли их тогда). Достаточно было затопить один такой пароход на фарватере – и все; русский флот надолго оказался бы запертым в гавани, как в бутылке.

Первым столкнулся с диверсионным отрядом русский миноносец «Сильный». Им командовал отважный лейтенант Е. Ч. Криницкий. Удачной торпедной атакой был подорван японский заградитель, шедший головным. Тонущий корабль круто взял вправо, чтобы успеть выбраться на мелководье. И здесь произошел трагикомичный случай, которые порой играют на войне немаловажную роль. После атаки кто-то из матросов «Сильного» случайно ухватился за рычаг парового свистка. Над морем, заглушая даже звуки пальбы, раздался мощный протяжный гудок. Три других японских заградителя (как выяснилось потом) приняли этот гудок за сигнал своего головного «уклониться вправо» и повернули за ним. Через несколько минут еще два из них в темноте наткнулись на камни. Четвертый, правда, успел отвернуть, но, освещенный прожекторами, был расстрелян огнем русских береговых батарей и кораблей и затонул. Фарватер остался свободен.

Однако бой легких сил у подступов к Артуру продолжался. «Сильный» оказался под жестоким обстрелом. Криницкий и двенадцать матросов были ранены, один офицер и шесть матросов убиты – половина экипажа вышла из строя. Миноносец получил серьезные повреждения и сел на мель. Другие корабли охранения удержали японцев на дальней дистанции.

В разгар ночного сражения среди вспышек выстрелов и нервного, бегающего света прожекторов на внешний рейд подошло первое подкрепление – канонерская лодка «Бобр». И лишь когда стало светать, все увидели, что на ней поднят флаг командующего флотом. При первых же выстрелах Макаров

поднялся (он спал все это время, не раздеваясь) и вышел на рейд на том корабле, который первым смог это сделать. Адмирал твердо придерживался того принципа, что военачальник должен лично руководить сражением.

Вскоре стрельба стихла: японские миноносцы отошли под прикрытие своих главных сил, русские корабли их не преследовали. Теперь требовалось срочно осмотреть севшие на мель вражеские заградители. Дело опасное, все понимали, что они скорее всего «с начинкой». Макаров вызвал добровольцев («охотников» – говорили тогда). Несколько групп смельчаков во главе с офицерами поднялись на борт японских пароходов и успели перерезать провода «адских машин». Макаров распорядился снять орудия с захваченных судов и передать их для усиления береговых батарей. Он был доволен: хоть и малые, но все-таки трофеи... «Сильный» удалось еще до восхода солнца снять с камней и отвести в порт.

С рассветом Макаров вновь вывел все свои исправные броненосцы и крейсера в море. Эскадра адмирала Того кружила невдалеке, однако на дистанцию огня не сближалась.

Инициатива в войне медленно, но неуклонно начала переходить на нашу сторону.

Макаров понимал, что японцы могут еще раз попытаться закупорить Порт-артурскую гавань тем же способом. Следовало во что бы то ни стало предотвратить подобную возможность. На совещании командиров, которое он собрал, решено было вдоль прохода затопить несколько старых пароходов – они создали бы искусственный и абсолютно непреодолимый барьер для новых вражеских заградителей, буде они появятся снова. Отобрали четыре судна, тщательно выбрали места их затопления. Макаров лично руководил этим делом.

Накануне в Артур приехал знаменитый художник Верещагин. Пожилой уже человек, он по-прежнему оставался неутомимо энергичным и подвижным. Горячий патриот, друг Скобелева и георгиевский кавалер, он не раз делил походные тяготы с русскими солдатами, был участником и очевидцем многих кровопролитных сражений. Верещагин отличался темпераментом страстным и неукротимым, в натуре у него имелось что-то общее с Макаровым. Недаром, видимо, они издавна симпатизировали друг другу. Адмирал встретил художника прямо на улице Артура. Но пригласил он его не на обед и не на чашку чаю.

– Приходите сегодня ко мне, – сказал Макаров, – потом поедем топить судно на рейде – загораживать японцам ход.

В одном из своих писем – последних писем в его долгой жизни – Верещагин рассказывал: «Гигант пароход, смотревший

пятиэтажным домом, только что купленный для затопления, стоял, уже накренившись на тот бок, на который он должен был лечь. Было жалко смотреть на молодца, обреченного на смерть, еще не знающего своей участи... „Скорей, скорее!! Все долой! – кричал, горячась, Макаров. – Сейчас переменится ветер и судно поставит прямо“ (а прямо судно было бы ниже, чем боком, потому что оно очень широко). „Можно взрывать!“ Одна за другой две мины в носу и в корме взвили громадные столбы воды и грязи – и судно, вздрогнувши, сначала действительно выпрямилось, а потом стало валиться. Корма скоро заполнилась и села на дно, но нос сильно поднялся кверху, показывая страшную язву, нанесенную ему миной. Адмирал очень горячился: „Значит, переборки не перерубили! Значит, переборки не перерубили?!“ – и ходит по-скобелевски, что твой тигр или белый медведь... Наконец все залилось водой, и судно легло под воду как раз в намеченном месте, так что остался под водой только небольшой знак от одного бока – точно длинная рыба...»

Японцы больше не повторяли попыток закрыть проход в гавань вплоть до последнего дня обороны крепости. Очевидно, разведка донесла Того о принятых Макаровым мерах.

Надо сказать, что японская разведка в течение всей войны работала весьма успешно. Этому способствовало не столько даже разветвленная сеть шпионажа, сколько полнейшее бездействие русского командования в отношении мер безопасности. В вооруженных силах России того времени вообще царила недопустимая беспечность, органы контрразведки действовали из рук вон плохо. Известно, что и сам Макаров в свое время в какой-то мере грешил тем же. Считалось, будто призвание военного человека – сражаться и ничего более, а ловить шпионов – это, мол, занятие низкое, неприятное и недостойное чести офицера. Японцы и другие противники России умело пользовались подобной беспечностью[34].

К чести адмирала надо, однако, подчеркнуть, что, прибыв в Артур, он сразу же принял некоторые меры по борьбе с вражеским шпионажем. Уже 29 февраля им отдан был секретный приказ, где строго запрещалось разглашение сведений военного характера в частной переписке. В приказе говорилось: «Воспрещается описывать порядок движения судов... Воспрещается писать о каких-нибудь недостатках наших судов. Воспрещается писать о полученных повреждениях. Воспрещается писать о каких бы то ни было военных предложениях».

Сегодняшнему читателю покажется, пожалуй, странным, но этот макаровский приказ был весьма необычен для обихода русской военной жизни той поры. И действительно, знакомясь со

многими письмами участников обороны Порт-Артура, нельзя не поразиться, сколько там можно обнаружить сведений, имеющих, безусловно, секретный характер (чтобы не приводить лишних примеров, сошлемся хоть на цитированное выше письмо Верещагина: подробности затопления судов у фарватера крепости, в нем описанные, несомненно, заинтересовали бы штаб адмирала Того). А ведь все письма эти отправлялись самой обычной почтой и практически никак не контролировались... Вот почему, зная об этом, Макаров заключил свой приказ просьбой отнюдь не приказного характера: «Ввиду полной невозможности проследить за исполнением сего приказа (!) я оставляю на совести каждого следовать моим указаниям с полной строгостью к себе и прошу людей обстоятельных, чтобы они воздержали тех своих товарищей, которые по слабохарактерности могут повредить общему делу одолеть врага».

Макаров распорядился принять и необходимые меры внешнего, так сказать, охранения. И это было как нельзя более своевременно. 13 марта русские корабли (кстати говоря, шедшие под флагом самого адмирала) задержали невдалеке от Порт-Артура японский буксир, который тащил за собой китайскую джонку (небольшое парусное судно), там находилось десять японцев и одиннадцать китайцев. Показания задержанных были весьма сбивчивы и противоречивы, а японцы оказались к тому же в китайских костюмах и даже... привязали к своим прическам косицы (во время правления в Китае маньчжурской династии все подданные Срединной империи обязаны были носить косы). Но вот еще одна характерная деталь: захваченные на шпионском буксире документы некому было прочесть: в Порт-Артуре не нашлось ни одного человека, который смог бы перевести письменный японский текст!

Вокруг крепости кружились и различные нейтральные суда с подозрительными корреспондентами на борту. Суда эти время от времени посылали в эфир какие-то радиограммы. Куда? Ясно, что не в Лондон и не в Берлин – тогдашняя радиосвязь действовала на крошечные расстояния. Макаров приказал задерживать такие суда. Задержали. Оказалось, что, помимо корреспондентов, на борту некоторых находились и японцы (в гражданском, разумеется, платье).

В канун русско-японской войны появился новый вид военно-морской техники, которому суждено было впоследствии сыграть столь важную боевую роль: подводные лодки.

Внимательно следивший за всем новым, Макаров пристально интересовался этим делом. Он знал, что и японцы усиленно работали над подводным оружием. Уже 29 февраля он издал

первый в морской истории приказ о средствах борьбы с вражескими подводными лодками. За ним последовали еще несколько подобных инструкций и разъяснений на ту же тему. Во взаимодействии с армейским командованием Макаров разработал специальную систему наблюдения за появлением лодок противника вблизи крепости. Все это в совокупности представляло собой принципиально новый вид морской тактики – противолодочную оборону.

Первая в мире подводная лодка была сконструирована и построена в России. Однако бездарные руководители морского ведомства и здесь проявили столь свойственную им равнодушную медлительность, отчего введение в строй готовых кораблей недопустимо задержалось. К началу, войны в Артур не поступила ни одна лодка. Макаров настойчиво требовал прислать в его распоряжение подводный корабль, полностью снаряженный в Петербурге. Лодку наконец отправили по железной дороге, но в осажденный Артур она не смогла попасть.

Макаров обдумывал уже дальние перспективы войны. Прежде всего он намеревался, конечно, усилить наступательные действия. С этой целью он начал разрабатывать план постановки минных заграждений около корейских портов, которые использовались Японией для высадки своих войск. Кроме того, адмирал отдал приказ о минировании ближайших подступов к Порт-Артуру. Это было тем более необходимо, что к Макарову поступали сведения о предполагаемой высадке японского десанта в непосредственной близости от крепости. Учитывая превосходство противника на суше и на море, нельзя было исключать возможность полной изоляции Артура. Предвидя это, Макаров еще 29 февраля отдал приказ об экономии продовольствия. Любопытная деталь: адмирал предложил прочесть приказ на всех судах и объявить командам, что в случае бережливого отношения к продуктам матросы будут получать денежное вознаграждение; причем предписал обсуждать эти вопросы регулярно и гласно на собрании всего экипажа. Такого еще не делалось в старом российском флоте.

Все тяготы войны Макаров разделял со своими боевыми товарищами. Себе он не собирался делать никаких исключений и поблажек. Даже в отношении питания (хотя в крепости не наблюдалось пока – недостатка продовольствия да и сообщение еще не было прервано). Здесь уместно полностью привести один его приказ, который лучше всяких эпитетов охарактеризует эту достойную щепетильность русского адмирала:

«29 февраля 1904 года. Рейд Порт-Артура.

Ввиду необходимости часто переносить флаг с одного судна

на другое или на миноносец предлагаю впредь во всех случаях, когда я внезапно приеду в море для того, чтобы остаться на продолжительное время, записывать меня и прибывших со мной чинов штаба на довольствие, а в случае недостатка провизии – на матросскую порцию, и тотчас же делать распоряжение, чтобы ко времени раздачи пищи была готова таковая для меня и для чинов штаба без всяких улучшений против обыкновенной нормы.

Для восстановления произведенных расходов деньги требовать по моем отбытии от моего штаба.

Вице-адмирал Макаров».

В Артуре, как и везде, где довелось ему служить, Макаров примером собственной неукротимой энергии и предприимчивости будил инициативу в окружающих его людях.

...Лейтенант Николай Шрейбер еще в бытность свою в Петербурге увлекался идеей использования в морском деле... воздушных змеев. Да-да, тех самых змеев, которые так любят запускать наши мальчишки в летнюю пору. Вспомним детство: для того чтобы змей стал парить в воздухе, надо бежать с ним быстро-быстро. А военный корабль, слава богу, «бежит» неплохо. Шрейбер после долгих усилий смог запускать с корабля огромный змей, а на нем устанавливать фотоаппарат. С большой высоты уже при тогдашней технике можно было получать вполне удовлетворительные снимки горизонта. И на снимке мог быть обнаружен невидимый с мачт противник...

В Артуре у Шрейбера дело пошло сперва туго, все отмахивались от его «затеи». Однако настойчивый лейтенант смог добиться приема у Макарова. Уж как ни был занят адмирал, но оригинального изобретателя он выслушал. А выслушав, приказал ему помочь. Стали готовить змеев-гигантов для запуска с крейсера «Всадник». Тут как раз другой лейтенант, Михаил Лавров, предложил наладить разведку на воздушных шарах и по собственной инициативе начал шить такой шар. Макаров и его ободрил. Предприимчивые лейтенанты уже носились с планами создания специального воздухоплавательного отделения (!) при штабе, но... вскоре адмирала не стало. И тогда Шрейбер написал такие вот горькие слова: «...Макаров погиб! Это был нравственный удар также, от которого не могли оправиться даже самые энергичные люди. Произошла путаница... на змеи стали смотреть как на какую-то затею» [35]. Из «затеи» ничего не вышло, а жаль: через десяток лет, в первую мировую войну, змеи применялись артиллеристами во многих армиях, в том числе и в русской. Не были использованы в Артуре и воздушные шары. А лейтенант Лавров погиб при защите горы «Высокой».

Русская Тихоокеанская эскадра готовилась к бою. Корабли

неоднократно покидали рейд, выходя в море и маневрируя вокруг крепости. Об активности русского флота под руководством Макарова можно заключить из такого сравнения: за месяц с небольшим его пребывания в Порт-Артуре эскадра в полном составе выходила в море шесть раз, а за последующие десять месяцев обороны Порт-Артура – только три раза. Шестой выход оказался, однако, роковым для Макарова…

Вечером 30 марта Макаров отправил два отряда миноносцев на разведку. Ночь он провел на крейсере «Диана», который дежурил у входа в порт-артурский рейд. Адмирал опасался, что японцы еще раз повторят попытку заблокировать гавань, и старался все время быть в авангарде своих сил. За последние дни он очень устал, но лег спать, как обычно, не раздеваясь, и заснул в кресле в своей каюте. Около полуночи его разбудили. Встревоженный командир крейсера доложил, что вдали замечены силуэты каких-то судов. Макаров поднялся на мостик. Сколько он ни всматривался в даль, ничего не удалось заметить. Погода была пасмурная, шел дождь. Адмирал спустился вниз и опять заснул, но ненадолго. Его вновь разбудили по тому же поводу: возникло подозрение, что японские корабли, скрытые дождем и мраком, ставят мины. Макаров вместе с вахтенными опять пытался рассмотреть что-нибудь сквозь влажную мглу и снова ничего не увидел.

До сих пор не ясно, почему адмирал в этом случае не приказал открыть огонь или, по крайней мере, осветить подозрительный район прожекторами? Позже некоторые очевидцы высказывали предположение, что он – опасался обстрелять собственные миноносцы, которые в силу неисправностей или иных причин могли раньше времени возвратиться обратно с боевого задания. Однако многие иные (и в частности – офицеры с «Дианы») полностью отвергают эту версию. Как бы то ни было, истинная причина такого странного поведения Макарова навсегда, видимо, останется неизвестной. Более того! Утром адмирал даже не приказал протралить подозрительное место. Почему? Спросить не у кого… Последствия всего этого оказались, однако, трагическими и для хода войны, и для самого адмирала, и для всей России…

Да, остается только всплеснуть руками: трагическая случайность… Так и хочется пофантазировать: вот если бы рейд осветили прожекторами да обнаружили японские минные заградители, отогнали бы их, а наутро протралили тот район, то бы тогда… Но здесь следует вспомнить неумолимую закономерность о случайном как проявлении необходимости. И, ничуть не впадая в мистику, можно с полной уверенностью

сказать: Макаров должен был погибнуть.

Россия не могла выиграть этой войны. Не могла, ибо социальная система страны тормозила рост творческих сил народа. Не могла, ибо государственный механизм огромной и богатейшей державы работал вразнос. Не могла, ибо правящие классы царской России уже не в состоянии оказались выдвинуть из своей среды крупного и сильного политического руководителя.

Россия должна была проиграть войну – так судил неумолимый ход истории. «Война разоблачает все слабые стороны правительства, война срывает фальшивые вывески, война раскрывает внутреннюю гнилость... царского самодержавия...»[36] – в таких словах выразил этот исторический приговор Владимир Ильич Ленин.

Макаров был из тех капитанов, которые не покидают мостик тонущего корабля, а вместе с ним уходят в морскую пучину. В этом состоит их жизненная трагедия – и их подвиг. Так он и ему подобные возвышаются над самодовольной ограниченностью и безвольной обреченностью. Так они остаются славой своей отчизны, какая бы суровая судьба им ни выпадала.

Макаров должен был погибнуть. Днем раньше, днем позже – какая разница?..

На рассвете 31 марта 1904 года ему оставалось жить всего несколько часов.

С наступлением утра Макаров перешел с крейсера «Диана» на флагманский корабль эскадры – броненосец «Петропавловск». Вскоре возвратились русские миноносцы, посланные накануне в разведку. Однако пришли не все. Миноносец «Страшный» заблудился в тумане и отстал от своих. Уже на подходе к Артуру он был окружен большим отрядом японских кораблей. Вскоре на рейде крепости услыхали отдаленный гул артиллерийского боя. Узнав об этом, Макаров тотчас направил к месту сражения крейсер «Баян».

...Сигнальщики на мачте крейсера увидели первыми: все кончено – разбитый снарядами «Страшный» уходил под воду. С «Баяна» открыли огонь по японским кораблям, те отвечали. На том месте, где только что затонул русский миноносец, «Баян» остановил ход. Спустили шлюпку, выловили оставшихся в живых. Их оказалось немного, всего пять человек. Теперь уже участь «Страшного» угрожала и самому «Баяну»: с юга показалась эскадра японских крейсеров. Командир «Баяна» отвернул обратно на соединение с главными силами русского флота.

Еще в 6 часов утра Макаров приказал кораблям эскадры выходить на внешний рейд. Через час из гавани вышел флагманский броненосец «Петропавловск», за ним двинулись

«Полтава», «Победа», «Пересвет», крейсера. Где же броненосец «Севастополь»? Макаров приказал поднять сигнал. Ему ответили, что портовые буксиры никак не могут справиться с тяжелым кораблем. Макаров остался очень недоволен, но тем не менее повел эскадру в море. Вперед вышел «Баян». Когда крейсер проходил мимо «Петропавловска», адмирал сигналом поздоровался с командой и поблагодарил ее за хорошую службу. Русские корабли энергично атаковали японскую крейсерскую эскадру и заставили ее отступить, нанеся повреждения некоторым вражеским кораблям. Вскоре однако Макарову пришлось прекратить преследование, ибо на горизонте появились главные силы японского флота во главе с адмиралом Того. В 9 часов утра вся русская эскадра легла на обратный курс, в Артур. Впереди шёл «Петропавловск» под флагом командующего флотом.

Погода к этому времени резко начала меняться: все предвещало ясный, солнечный день. Дул порывистый, холодный ветер, поднимая легкую зыбь. Макаров и его штаб находились на мостике «Петропавловска». Здесь же был художник Василий Васильевич Верещагин со своим неизменным альбомом. Известнейший русский баталист, несмотря на свои шестьдесят с лишним лет, отличался юношеской подвижностью и отвагой. Он во что бы то ни стало хотел лично участвовать в морском бою. Макаров, стоя на мостике в распахнутой шинели, оживленно давал пояснения Верещагину, собиравшемуся сделать зарисовки эскадры. Японские корабли маневрировали в отдалении. Орудия, недавно грохотавшие, умолкли. До входа в гавань оставалось совсем близко. Было 9 часов 39 минут утра...

И вдруг над морем раздался чудовищной силы взрыв. Сноп желтого пламени взметнулся выше мачт броненосца. Носовая часть «Петропавловска», окутанная густым облаком дыма, стремительно уходила под воду. Корма поднялась, винты корабля продолжали бешено вращаться, калеча людей, прыгавших с корабля в воду.

Через две минуты все было кончено. Огромный броненосец исчез, только горстка людей барахталась на поверхности моря, цепляясь за плавающие обломки.

Неожиданная и ужасающе скоротечная катастрофа потрясла всех. Но каковы бы ни были масштабы случившейся трагедии, всеобщее беспокойство и волнение вызывал один вопрос: «Жив ли адмирал? Спасен ли Макаров?» К месту гибели «Петропавловска» со всех сторон устремились катера и шлюпки. Оглушенных взрывом, раненых и обожженных людей вытаскивали из холодной воды. Всего было спасено 7 офицеров и 52 матроса. Макарова среди них не оказалось... Удалось выловить только его шинель.

Ту самую, которая была у него на плечах на мостике броненосца.

Непоправимость происшедшего понимали все защитники крепости. Общее настроение хорошо выражено в дневнике одного из русских морских офицеров: «Мы до последней минуты надеялись, что Макаров жив, и нам так хотелось этого, что, когда вошли и стали во внутреннем рейде и кто-то сказал, что будто Макаров спасен и находится на „Гиляке“[37], мы радостно закричали «ура!». Но, к несчастью, это известие оказалось ложным... Всё бы мы перенесли легко, но гибель командующего – это уж слишком громадное несчастье».

Да, произошло громадное несчастье. И этот печальный факт нашел подтверждение сразу же. На эскадре началась паника. Строй рассыпался, два корабля столкнулись друг с другом. Разнесся тревожный слух: подводные лодки!.. Тогда комендоры как безумные принялись палить во всякий плавающий предмет. И тут еще новый взрыв – это броненосец «Победа» тоже натолкнулся на японскую мину. И вот капризы военного счастья: повреждения на корабле оказались самые легкие, убитых – ни одного. Эскадра кое-как доплелась до гавани. Уныние и отчаяние, как густой, тяжелый туман, повисли над Порт-Артуром...

Позднее установили, что «Петропавловск» погиб, подорвавшись на японских минах (по-видимому, на двух сразу). На тех самых минах, которые накануне ночью были выставлены японскими миноносцами, чьи силуэты видели в темноте с крейсера «Диана»...

Вместе со своим флагманским кораблем исчез в волнах и адмирал. О последних мгновениях его жизни сохранились свидетельства двух очевидцев, спасенных после катастрофы. Один из штабных офицеров Макарова, находившийся в момент взрыва в штурманской рубке, рассказывал: «Адмирал приказал дать ему карту якорных стоянок и приготовить сигнал: „Севастополю“ стать на якорь». Я записал в шканечном журнале 9 часов 40 мин. и поставил две точки, чтобы потом внести в журнал самый сигнал, как вдруг произошло столкновение с подводной миной... Я увидел спину адмирала Макарова, а затем перед моими глазами в воздухе, как бы в небесах, развернулась адская картина: башни, мачта, трубы – все это как бы повисло в облаках темно-зеленого дыма, который пронизывало темно-красное зарево».

Другой очевидец, сигнальщик с «Петропавловска», рассказал, что взрыв застиг его в боевой рубке: «Бросился я к дверям рубки, но в это время оттуда выходил какой-то офицер, вероятно, штурман. Тогда я выскочил в окошко. Кренило. На мостике я увидел нашего старика адмирала Макарова. Лицо и борода были

в крови. Корабль падал. Вода вкатывалась на самый мостик. Со всех сторон падали обломки, балки, шлюпки. Что-то гудело, трещало, валил дым, показался огонь. Я вскочил на поручни, меня смыло».

По-видимому, Макаров, раненный во время взрыва, утонул в море. В тех же волнах исчезли славный командир «Ермака» Васильев, художник Верещагин и еще 28 офицеров и 652 матроса.

31 марта 1904 года русский военно-морской флот был обезглавлен. Сменивший Макарова контр-адмирал В. К. Витгефт оказался во всех отношениях слабым, нерешительным и безынициативным командующим, при нем порт-артурская эскадра действовала вяло и неудачно. Витгефт фактически отказался от руководства флотом, при нем важнейшие вопросы решались... голосованием на совете старших морских начальников. Это выглядело трагикомическим контрастом после смелого и энергичного Макарова. 28 июля (10 августа) русская эскадра дала бой. Наши моряки сражались превосходно, впоследствии выяснилось, что потери японцев были выше. Однако в самом конце сражения адмирал Витгефт погиб, эскадра осталась без руководства и возвратилась в Порт-Артур. С тех пор мощные корабли русского флота с опытными и закаленными экипажами по вине своих бездарных начальников до конца осады простояли в бездействии.

Японская армия огромными силами осадила крепость с суши. Более семи месяцев держались защитники Порт-Артура, почти не подготовленного к сухопутной обороне. Держались исключительно благодаря мужеству рядовых солдат и отваге некоторых командиров. Высшее командование крепости во главе с ограниченным и трусливым генералом Стесселем из рук вон плохо руководило оборонительными действиями. Однако боевой дух Макарова не покидал бастионы Порт-Артура. Душой сопротивления стал генерал Кондратенко – столь же смелый и решительный, как Макаров. Под руководством Кондратенко осажденные нанесли японским войскам огромные потери. Самураи так и не смогли ворваться в крепость, пока Кондратенко не погиб на одном из бастионов от вражеского снаряда...

Огромную роль в обороне Порт-Артура сыграли военные моряки. Как их деды в Севастополе, они сняли орудия с кораблей и влились в число защитников крепости. В штыковых контратаках опрокидывали русские моряки лучшие самурайские полки, как бы предвосхищая подвиги своих младших братьев в гражданскую войну и своих сыновей – в Великую Отечественную. И не их вина, что малодушные генералы Стессель, Фок, Рейс предательски сдали крепость, хотя личный состав ее имел еще достаточно сил,

а главное – горел желанием сражаться.

Да, крепость была преступно сдана бездарными начальниками. И тем не менее в русской военной истории оборона Порт-Артура остается одной из самых ее замечательных страниц. И по праву. Ибо защитники крепости остались верны своему воинскому долгу до конца. Как завещал им это их адмирал.

Сорок лет спустя советские военные моряки вновь вошли в Порт-артурскую гавань. Японский милитаризм был разгромлен и отброшен от наших границ. И внуки Макарова, советские офицеры и матросы, склонили свои покрытые славой алые знамена у братских могил, где погребены были герои обороны Порт-Артура – известные и безвестные. Воинский дух их был и остается жив в деяниях Советского Военно-Морского Флота.

* * *

Известие о гибели Макарова вызвало самую горькую, самую искреннюю скорбь в армии, на флоте, по всей стране. Все понимали, что Россия потеряла нечто неизмеримо большее, чем командующего эскадрой, – она потеряла одного из своих национальных героев.

Скорбные чувства народа в те дни хорошо выражены в бесхитростном стихотворении, опубликованном тогда в газетах (автор его пожелал остаться неизвестным);

Спи, северный рыцарь, спи, честный боец,
Безвременной взятый кончиной.
Не лавры победы – терновый венец
Ты принял с бесстрашной дружиной.
Твой гроб – броненосец, могила твоя —
Холодная глубь океана.
И верных матросов родная семья —
Твоя вековая охрана.
Делившие лавры, отныне с тобой
Они разделяют и вечный покой.

А вот еще стихи, написанные в том же 1904 году. Это уже целая поэма, и довольно пространная. Первая строфа звучит так:

Утихни, ураган! Прибой, не грохочи,
Кидаясь в бешенстве на берег дикий!
Вы, демоны, ревущие в ночи,

Хотя на миг прервите ваши клики!
Друзья и недруги, отбросьте прочь мечи,
Не наносите яростных ударов,
Замрите со склоненной головой
При звуках имени его: Макаров!
Его я славлю в час вражды слепой
Сквозь грозный рев потопа и пожаров.
В морской пучине, там, где вал кипит,
Защитник Порт-Артура ныне спит[38].

Кто ж автор, какой русский поэт, чьи стихи остались нам неизвестны? Нет, автор этих строк был японец. Более того – один из любимейших поэтов японского народа – Исикава Такобуку. Сын крестьянина, человек крепкой демократической закваски в жизни и в творчестве, он прожил недолго: в 1912 году, когда он умер, ему едва исполнилось двадцать шесть лет. Совсем юношей узнал он о гибели русского адмирала Макарова. И так оценил его:

Враг доблестный! Ты встретил свой конец,
Бесстрашно на посту командном стоя.
С Макаровым сравнив, почтят героя
Спустя века. Бессмертен твой венец!
И я, поэт, в Японии рожденный,
В стране твоих врагов, на дальнем берегу,
Я, горестною вестью потрясенный,
Сдержать порыва скорби не могу.
Вы, духи распри, до земли склонитесь!
Друзья и недруги, отбросьте прочь мечи!
При имени Макарова молчи,
О битва! Сопричислен русский витязь
Великим полководцам всех времен,
Но смертью беспощадной он сражен.

«Враг доблестный» – так называет Макарова поэт. Да, враг... Что же делать, шла война, жестокая и неправая. Но вот эпитет «доблестный» – это знак великодушия поэта, великодушия его народа.

«Года минули, страсти улеглись...» Сегодня незачем ревниво делить славу минувших лет.

Мой друг Макаров! Ты сошел в могилу,
Но в имени твоем, в моих стихах,
В бессмертной правде отыщу я силу,

Чтоб быть, как ты, в передовых бойцах.

Вряд ли перевод здесь удачен («в передовых бойцах»...), однако мысль поэта ясна. Никто не бросит тень на проявленное человеческое мужество. Честь. Бескорыстное исполнение долга. Никто и никогда (низкие и бесчестные люди водились всегда, но они не в счет). Вечен подвиг во имя своей страны и своего народа.

Это понимают и принимают все народы.

И ценят героев – своих и чужих. Впрочем, что значит «чужие герои»? Одно слово тут явно не сочетается с другим.

Все герои земли – наше общее достояние.

* * *

Золото не ржавеет. Память о подвиге не стирается, ибо время не властно над истинными ценностями. Много десятилетий назад ушел от нас адмирал Макаров, и много за это время пережила и содеяла Россия. Однако в благодарном сердце народа всегда найдется место для того, кто отдал свои силы и самую жизнь служению Родине. Цельные, сильные духом, мужественные люди во все времена нужны и необходимы. Во все времена...

24 июня 1913 года в Кронштадте ударил артиллерийский салют. День был не праздничный, но никто не удивлялся. Ни в Кронштадте, ни на всем русском флоте. Ибо в тот день на главной площади славного города-крепости был открыт памятник адмиралу Макарову. Средства на постройку памятника собирали по всей стране, и прежде всего – среди моряков.

Вот уже шесть десятков лот отлитый в бронзу адмирал молча смотрит на дела своих сынов и внуков. Вокруг него шумел мятежный 1917 год. Небо над ним чертили тревожные прожектора блокадной зимы 1941 года. Сегодня салютуют Кронштадту мощные корабли, и приветственный гром их проносится над площадью, где стоит памятник Степану Осиповичу Макарову. И у подножия его принимают присягу молодые моряки. Моряки нашего Советского флота.

Основные даты жизни и деятельности С. О. Макарова (1848–1904)

1848, 27 декабря[39] – Родился в городе Николаеве Херсонской губернии.

1858, апрель – август – Переехал в город Николаевск-на-Амуре в связи с переводом его отца в Сибирскую флотилию.

Сентябрь – Поступил в Морское училище в Николаевске-на-Амуре.

1861 – На винтовом клипере «Стрелок» и винтовом транспорте «Манджур» плавал из Николаевска в залив Де-Кастри и пост Дуэ.

1863, июль – 1864, май – В составе эскадры Тихого океана под флагом вице-адмирала А. А. Попова плавал к берегам Северной Америки.

1864, октябрь – Возвратился из плавания в Морское училище (Николаевск-на-Амуре).

1865, 23 апреля – Окончил Николаевское морское училище первым по успеваемости.

1866, ноябрь – 1867 31 мая – На корвете «Аскольд» в составе эскадры контр-адмирала Ф. С. Керна перешел по маршруту Нагасаки – мыс Доброй Надежды – Кронштадт.

1867, 14 июля – За выдающиеся успехи в науках произведен «не в пример прочим» вместо кондукторов корпуса штурманов в гардемарины.

Июль – Назначен в 1-й флотский экипаж Балтийского моря.

1867, 16 сентября – 1868, 28 июня – Плавал на корвете «Дмитрий Донской».

Октябрь – Опубликование в «Морском сборнике» первой научной работы: «Инструмент Адкинса для определения девиации в море».

1868, 17 сентября – 1869, 85 мая – На корвете «Дмитрий Донской» находился в заграничном плавании.

1869, 24 мая – Произведен в мичманы.

1870, январь – март – Изобретение пластыря (шинкованного мата) для заделки пробоин судов.

14 января – Назначен ревизором на винтовую шхуну «Тунгус».

Март – июнь – Опубликовал в «Морском сборнике» статью «Броненосная лодка „Русалка“.

1877, 1 января – Произведен в лейтенанты и награжден 200

рублями.

1872, 18 декабря – Назначен в распоряжение вице-адмирала Л. А. Попова.

1873, 17–21 декабря – Находился в командировке в Вене, на Всемирной выставке, где в качестве экспоната был представлен изобретенный Макаровым пластырь.

1874, 24 августа – 25 сентября – Состоял флаг-офицером при вице-адмирале А. А. Попове.

1878, октябрь – Назначен на Черноморский флот.

13 декабря – Вступил в командование вооруженным пароходом «Великий князь Константин».

1877, в ночь с 30 апреля на 1 мая – Произвел атаку четырьмя минными катерами (С. О. Макаров находился на катере «Минер») сторожевого судна на Батумском рейде.

В ночь на 29 мая – Совершил нападение минными катерами парохода «Константин» на турецкие корабли на Сулинском рейде.

12 августа – Совершил нападение минными катерами парохода «Константин» на турецкие корабли, броненосец «Шевкет» у Сухума и повредил его.

В ночь на 16 декабря – Совершил нападение на турецкие броненосцы у Батума; во время атаки были впервые в мире применены торпеды.

1878, в ночь на 14 января – Атаковал торпедами турецкий сторожевой пароход «Интибах» на Батумском рейде и потопил его.

1880, 1 мая – 1881, 21 мая – Участвовал в Ахал-текинской экспедиции в должности заведующего морской частью при войсках, действовавших в Закаспийском крае.

1881, 29 октября – Назначен командиром парохода «Тамань».

1882, 1 января – Произведен в капитаны 1-го ранга.

1883, 21 февраля – Назначен флаг-капитаном Практической шхерной эскадры Балтийского флота.

1884, 14 мая – Назначен флаг-капитаном Практической эскадры Балтийского флота.

1885, 17 сентября – Назначен командиром корвета «Витязь».

1886, 24 мая – 1889, 25 июня – Командуя корветом «Витязь», находился в кругосветном плавании.

1890, 1 января – За отличие по службе произведен в контр-адмиралы и назначен младшим флагманом Балтийского моря.

1891, 8 октября – Назначен и. д. главного инспектора морской артиллерии.

1892, весна – Изобретение приспособления на снаряды – бронебойного колпачка, – вскоре принятого во всех флотах под названием «макаровского колпачка».

1894, 7 ноября – Назначен командующим эскадрой в Средиземном море.

1895, 1 января – 20 мая – Плавал с эскадрой из Средиземного моря в Тихий океан.

1896, 20 августа – Произведен в вице-адмиралы и утвержден в должности старшего флагмана 1-й флотской дивизии.

1897, 30 марта – Прочтение в Географическом обществе лекции «К Северному полюсу – напролом».

29 июня – 19 сентября – Командировка С. О. Макарова к устьям Оби и Енисея.

Декабрь – Опубликован труд С. О. Макарова «Рассуждения по вопросам морской тактики».

1898, 17 октября – Произведен спуск ледокола «Ермак» на реке Тайн в Ньюкасле.

1899, 21 февраля – 4 марта – С. О. Макаров вышел на «Ермаке» в море, совершив на нем первое плавание из Ньюкасла в Кронштадт.

6 декабря – Назначен главным командиром Кронштадтского порта и военным губернатором города Кронштадта.

1901, 27 марта – 30 августа – Экспедиция С. О. Макарова, отправившаяся на «Ермаке» к Новой Земле и Земле Франца Иосифа.

1904, 9 февраля – Назначение командующим флотом в Тихом океане.

24 февраля – Прибытие С. О. Макарова в Порт-Артур.

27 февраля – Перенесение флага на эскадренный броненосец «Петропавловск».

4 марта – Выход С. О. Макарова на миноносце «Боевой» на внешний рейд.

9 марта – Организация С. О. Макаровым перекидной артиллерийской стрельбы через Ляотешан по японскому флоту.

13 марта – Выход эскадры в море под флагом вице-адмирала С. О. Макарова в составе 22 кораблей.

14 марта – Выход эскадры в море для маневрирования.

15 марта – Отражение атаки японских миноносцев.

29 марта – Выход эскадры в море под флагом командующего.

31 марта: 1 час – Выход на внешний рейд броненосца «Петропавловск», а затем и других броненосцев.

9 часов 39 минут – Гибель «Петропавловска», подорвавшегося на мине. Гибель С. О. Макарова.

* * *

Увековечение памяти С. О. Макарова.

1908, 15 апреля – Поднят флаг на построенном в память Степана Осиповича Макарова крейсере «Адмирал Макаров».

1913, 24 июля – Открытие С. О. Макарову памятника в Кронштадте с надписью на постаменте: «Помни войну!» Памятник воздвигнут на добровольные пожертвования.

1948, декабрь – Высшему мореходному арктическому училищу в Ленинграде присвоено имя С. О. Макарова.

Краткая библиография

Важнейшие труды С. О. Макарова:

«Инструмент Адкинса для определения девиации в море», «Морской сборник», 1867, № 10.

«О непотопляемости судов». «Морской сборник», 1875, № 6.

«Записка о реке Атреке. Октябрь 1881 года». В кн.: «Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии». Вып. 15. СПб., 1885.

«Об обмене вод Черного и Средиземного морей». «Записки имп. Академии наук», т. 51, 1885, прил. № 6.

«В защиту старых броненосцев и новых усовершенствований». «Морской сборник», 1886, № 2.

«Православие в Японии». СПб., 1889.

«Витязь» и Тихий океан». Гидрологические наблюдения, произведенные офицерами корвета «Витязь» во время кругосветного плавания 1886–1889 годов, и свод наблюдений над температурою и удельным весом воды Северного Тихого океана. Т. 1–2. СПб., 1894.

«Доклад об исследовании Северного Ледовитого океана». (Прочитан в заседании отделения физической географии Академии наук 12 марта 1897 г.) СПб., Изд-во Акад. наук, 1897.

«Рассуждения по вопросам морской тактики». «Морской сборник», 1897, № 1.

«Ермак» во льдах». Описание постройки и плаваний ледокола «Ермак» и свод научных материалов, собранных в плавании. Ч. 1–2. СПб., 1901.

«Без парусов». «Морской сборник», 1903, № 12.

Собрание сочинений. Т. I. Пг., 1916.

«Вопросы морской тактики и подготовки офицеров». (Рассуждения по вопросам морской тактики.) Изд. 6-е. №., Военмориздат, 1943.

«Океанографические работы». М., Географгиз, 1950.

* * *

Чубинский В., Об участии моряков в войне с Турцией 1877–1878 гг. СПб., 1889.

Крылов Н., В защиту идей С. О. Макарова. «Русское судоходство», 1904, № 7.

«Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Поминки о нем». СПб., 1904.

«Русско-японская война в наблюдениях и суждениях иностранцев». Вып. 1–32. СПб., 1906–1914.

«Описание военных действий на море в 37 и 38 гг. Мейдзи (в 1904–1905 гг.)». Составлено морским генеральным штабом в Токио, тт. I – IV, СПб., 1909–1910.

Шмидт В. П., Гибель эскадренного броненосца «Петропавловск». «Морской сборник», 1911, № 9, 10.

«Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия флота. Документы. Отд. III. 1-я Тихоокеанская эскадра». Кн. I. «Действия на Южном морском театре войны». Вып. 2. «Период командования флотом вице-адмирала Макарова». СПб., Изд. Истор. комиссии по описанию действий флота в войну 1904–1905 гг. при Мор. генштабе, 1911.

Врангель Ф. Ф., Вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Библиографический (биографический?) очерк. Ч. 1–2. СПб., Изд-во Глав. мор. штаба, 1911–1913.

Семенов В., Адмирал Степан Осипович Макаров. СПб., 1913.

«Открытие памятника С. О. Макарову». «Исторический вестник», т. 133. 1913, № 9.

Кладо Н., С. О. Макаров и военная наука. СПб., 1914.

М. Петров, Обзор главнейших кампаний и сражений парового флота в связи с эволюцией военно-морского искусства. Л., 1927.

Шокальский Ю. М., Степан Осипович Макаров и его работы по океанографии. «Известия русского географического общества», т. 61, 1929, вып. 2.

«С. О. Макаров и завоевание Арктики. „Ермак“ во льдах». Материалы и документы о С. О. Макарове и ледоколе «Ермак». Л. – М., Главсевморпуть, 1943.

Осипов К., Адмирал Макаров. М., Госполитиздат, 1943. Осипов К., Степан Осипович Макаров. М., «Молодая гвардия», 1943.

Крылов А. Н., Вице-адмирал Макаров. М. – Л., Военморпздат, 1944. «Изобретение радио А. С. Поповым». Сборник документов и материалов. Под ред. А. И. Берга. М. – Л., Изд-во Акад. наук СССР, 1945.

Добровольский А. Д., Адмирал С. О. Макаров – путешественник и океанограф. (К столетию со дня рождения.) М., Географгиз, 1948.

«Боевая летопись русского флота». М., 1948.

Кириллов А., Торпедный катер. М., Воениздат, 1948.

«Новаторы русского флота». Сб. статей. М., 1949.

Лурье А., С. О. Макаров. М., Воениздат, 1949.

Островский В., Степан Осипович Макаров. Л., «Молодая гвардия», серия «Жизнь замечательных людей», 1951.

Сорокин М. Я. и Лурье А. Я., «Ермак» ведет корабли. М. – Л., Главсевморпуть, 1951.

Томилов И. И., Создание бездымного пороха и внедрение его в русском флоте. «Морской сборник», 1952, № 11.

«С. О. Макаров. Документы». Серия: «Русские флотоводцы». Т. I. М., 1953. Т. II. М., 1960.

«Отечественные мореплаватели – исследователи морей и океанов». Сб. статей. М., 1954.

Сорокин А. И., Русско-японская война 1904–1905 гг. (военно-исторический очерк). М., Воениздат, 1956.

Семенов С., Исполнение священного долга. Наследство адмирала Макарова. «Наш современник», 1970, № 10.

Семанов С., «Помни войну!» В сб.: «Белые ночи». Л., 1971.

Семенов С. Н., Адмирал Макаров. М., «Просвещение», 1971.

notes

Примечания

1

В документах отец С. О. Макарова значится как Иосиф, но в жизни его звали Осип (так именуют отца в письмах его сыновья), отсюда и отчество Якова и Степана Макаровых.

2

Многие улицы в Николаеве сохранили свои исторические названия; причем некоторым из них эти названия были в последние годы возвращены после поспешных и не всегда удачных переименований в 20-х годах.

3

Имеется в виду Н. П. Скрынников – муж старшей сестры Макарова, Анны, служивший на Дальнем Востоке.

4

Неглижировать – то есть пренебрегать, относиться к чему-либо без должного внимания.

5

Военно-научный журнал «Морской сборник» был основан в 1848 году и с тех пор непрерывно выходит под тем же названием. Среди авторов его были Д. В. Григорович, В. И. Даль, К. М. Станюкович, И. А. Гончаров, Н. И. Пирогов, К. Д. Ушинский. В наше время является авторитетным теоретическим журналом Советского Военно-Морского Флота. В 1973 году будет отмечаться 125-летие «Морского сборника».

6

В этих обличениях содержалось немало пристрастного. «Поповки» с самого начала создавались как плавучие форты для усиления береговых батарей, и только; ни Попов и никто иной не предполагали использовать их в качестве мореходных кораблей, так что некоторые претензии были явно не но адресу. Более того: русские судостроители на опыте «поповок» разработали идею броненосцев береговой обороны. Подробную аргументацию по этому вопросу см. в работе Н. Залесского («Судостроение», 1902, № 12).

7

Орден святого Владимира был учрежден в 1782 году и почитался довольно высокой наградой (выше, чем ордена Анны и Станислава соответствующих степеней). Для военных владимирский крест рубиновой эмали дополнялся скрещенными золотыми метами. В качестве военного отличия выше Владимира считался только орден святого Георгия – самая почетная боевая награда в русской армии.

К. Маркс и Ф. Энгельс, Соч., т. 27, стр. 241.

9

Достаточно сказать, что в первую половину XIX века было совершено в мире в общей сложности около 50 кругосветных путешествий, из ник 17 прошли под русским флагом!

10

При жизни С. О. Макарова была издана лишь его брошюра «Православие в Японии» (СПб., 1889), содержащая очень интересное описание этой страны.

11

Ныне Советская гавань; за годы Советской власти стала одним из крупнейших портов нашего Тихоокеанского побережья.

12

В 1948 году специальная экспедиция подняла с затонувшей «Паллады» множество предметов, имеющих большую историческую ценность; хранятся ныне в Приморском краеведческом музее.

13

«Дмитрий Иванович Менделеев. Жизнь и труды». Академиздат, 1957, стр. 8.

14

В. И. Ленин, Полн. собр. соч., т. 9, стр. 156.

15

Н. Кладо, Адмирал С. О. Макаров и военная наука. «Морской сборник», 1914, № 5, стр. 4. Автор по многим вопросам спорил с Макаровым, тем более объективным выглядит его свидетельство.

16

В. Семенов, Адмирал Степан Осипович Макаров. «Вестник Европы», 1910, № 3, стр. 75. Автор был адъютантом Макарова в последние годы его жизни.

17

См. позднейшее и наиболее доступное издание: М. И. Драгомиров, Избранные труды. М., 1956.

«Современный флот и его вооружение». СПб., 1882, стр. 40.

19

С. О. Макаров. Вопросы морской тактики и подготовки офицеров (Рассуждения по вопросам морской тактики). М., 1943.

20

Сергей Купер, День Марии. Часть первая. Л., 1938. Это роман, посвященный предыстории русско-японской войны; написан на основе серьезного изучения исторических источников, но с некоторыми ошибками.

21

К. П. Победоносцев, известный как глава Святейшего синода (высшей церковной власти в России), много занимался флотскими делами, в особенности торговым судоходством; имел определенное влияние в Морском министерстве.

22

Чиновник, ведающий: хозяйственной частью в учреждении.

23

До нас дошло немало записных книжек Макарова, хранящихся ныне в Центральном архиве Военно-Морского Флота вместе с другими его документами (ЦГА ВМФ, фонд 17). Каждая такал книжка обыкновенно служила адмиралу год, среди записей там нередко можно увидеть черновые наброски, которые позже в переработанном виде вошли в его статьи и книги.

24

Тайн – река, на которой расположены судостроительные верфи Ньюкасла.

25

Трос толщиной в 4–6 дюймов (то есть 10–15 сантиметров); легко себе представить, какова должна быть сила натяжения, чтобы оборвать подобную «веревочку»!

26

Ах, всегда эти противные дела! (франц.).

27

Вл. Семенов, Адмирал Степан Осипович Макаров. СПб., М., 1913, стр. 7–9.

См. заметки К. И. Савкевич, «Огонек», 1946, № 22.

29

Общий обед в курортных пансионах, ресторанах и т. п.

30

В. И. Ленин, Полн. собр. соч., т. 10, стр. 254.

31

См. корреспонденцию Н. И. Кравченко, «Нива», 1914, № 17.

32

Здесь Роман Исидорович немного ошибся: у Макарова в ту пору была темно-русая борода с проседью.

33

В 1911 году в Петербурге был поставлен красивый и трогательный памятник «Стерегущему», а в честь его храброго командира лейтенанта Н. М. Сергеева назван миноносец.

34

Наглые и не встречавшие почти никаких препятствий действия японских разведчиков очень хорошо описаны в известном рассказе А. Куприна «Штабс-капитан Рыбников».

35

«Воздухоплавание и авиация в России до 1917 года». Сб. документов и материалов. М., 1956, стр. 805.

В. И. Ленин, Полн. собр. соч., т. 8, стр. 184.

37

Канонерская лодка русского Тихоокеанского флота.

38

«Японская поэзия». Сборник. М., 1954. Перевод В. Н. Марковой.

39

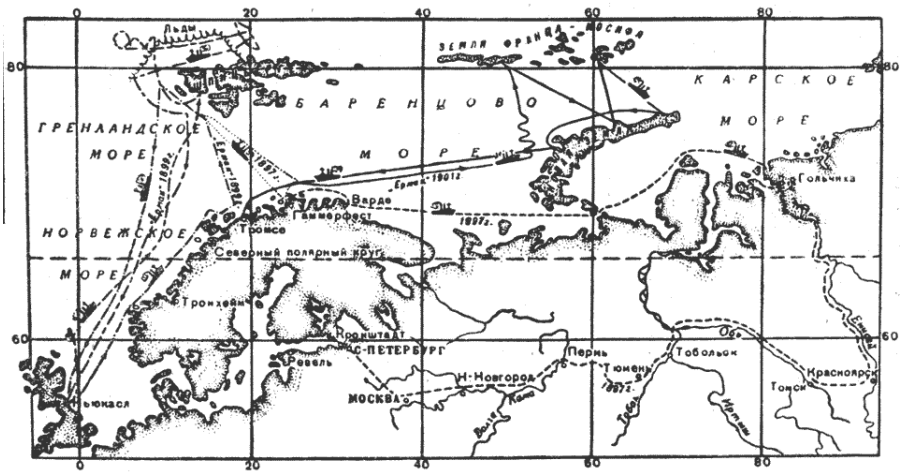
Даты приведены по старому стилю.

Список иллюстраций

Список иллюстраций

Список схем

Полярные путешествия Макарова



Список рисунков и фотографий

Степан Осипович Макаров

Титульный лист книги С. О. Макарова «Витязь» и Тихий океан». 1894 год.

„ВИТЯЗЬ“ и ТИХІЙ ОКЕАНЪ.

Гидрологическія наблюденія произведенныя офицерами корвета „Витязь“ во время кругосвѣтнаго плаванія 1886 — 1889 годовъ, и сводъ наблюденій надъ температурою и удѣльнымъ вѣсомъ воды Сѣвернаго Тихаго Океана.

Трудъ бывшаго командира Контръ Адмирала С. О. МАКАРОВА.

Издается въ 1893 г. иждивеніемъ Митрополита Макарія.

(Выпущено 26-го мая 1893 г.)

Въ 2 томахъ съ 12 таблицами для обработки суточныхъ рядовъ глубокихъ водъ, съ 6 рисунками на деревѣ и 32 картами и чертежами.

ТОМЪ I.

Deux volumes accompagnés de 12 tableaux pour la réduction des poids spécifiques de l'eau, 32 cartes et dessins et 6 gravures sur bois.

VOLUME I.

LE „VITIAZ“ ET L'OCÉAN PACIFIQUE.

Observations hydrologiques faites par les officiers de la corvette „Vitiaz“ pendant un voyage autour du monde exécuté de 1886 à 1889 et exécution des observations sur la température et le poids spécifique de l'eau de l'Océan Pacifique Nord

par

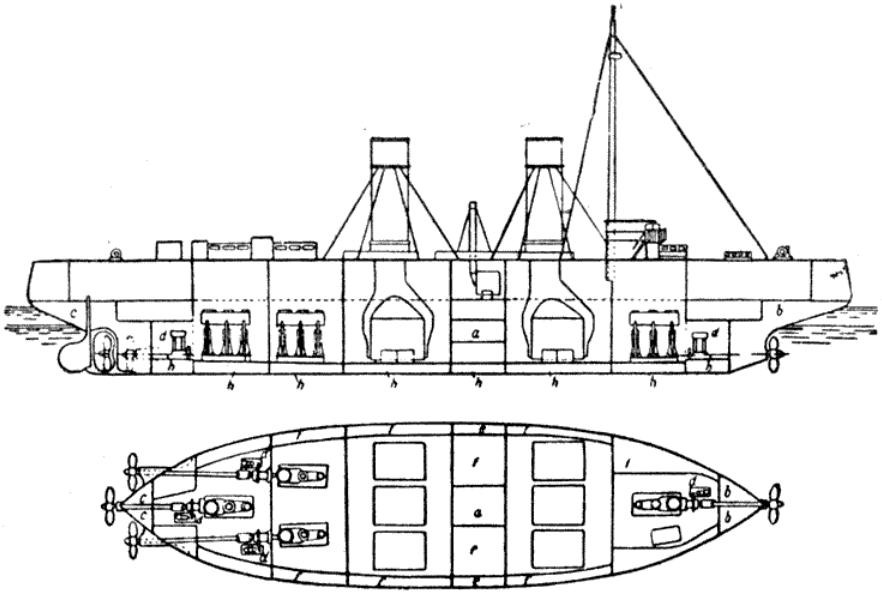
le Contre Amiral S. MAKAROFF et commandant de la corvette „Vitiaz“

Ouvrage couronné en 1893 par l'Académie Impériale des sciences

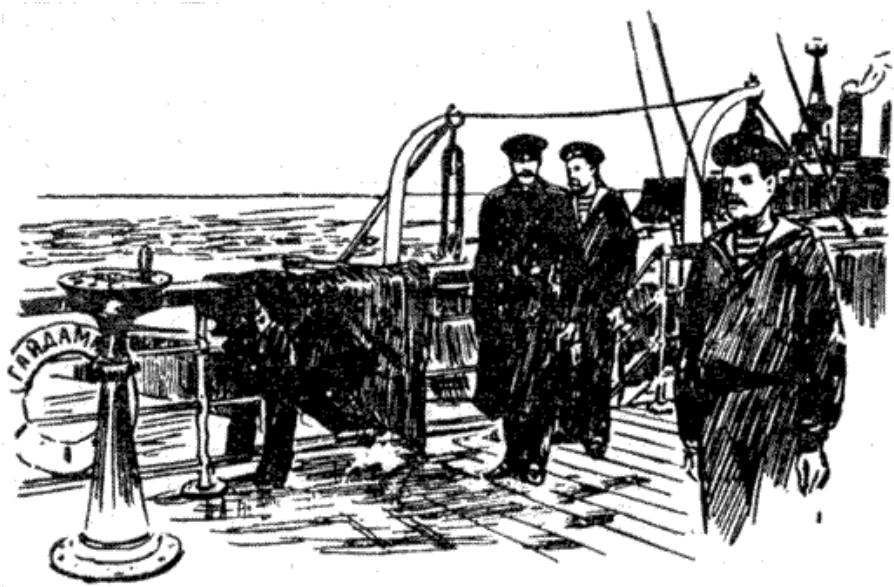
САНКТПЕТЕРБУРГЪ. 1894 — St PETERSBOURG. 1894

Обложка книги С. О. Макарова «Рассуждения по вопросам морской тактики», изданной в 1943 году.

Чертеж ледокола «Ермак».



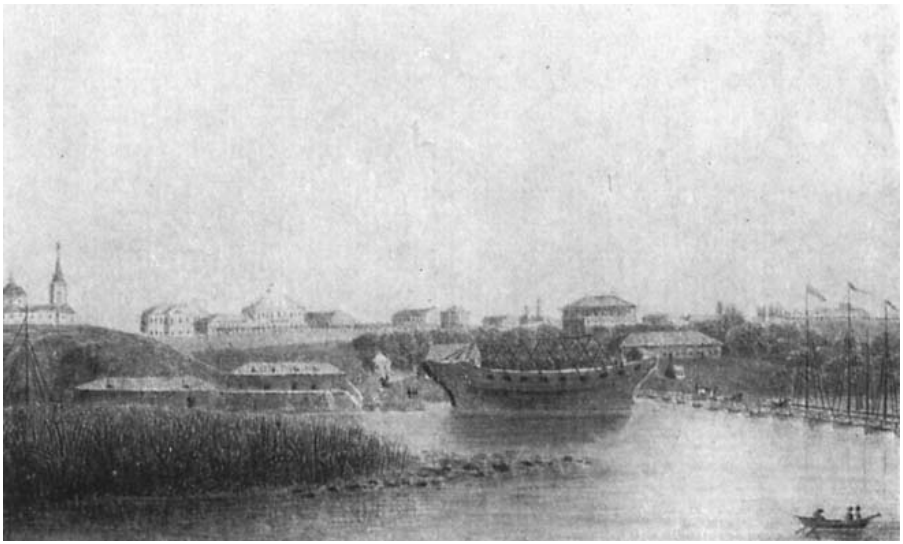
Шинель С. О. Макарова, найденная на месте гибели броненосца «Петропавловск». С рисунка очевидца.



Кадет Николаевского морского училища С. Макаров. 1865 год, корвет «Варяг», Гонконг.

С. Макаров. 26 февраля 1866 года, корвет «Варяг», Нагасаки.

Город Николаев, верфь. Из альбома П. П. Свиньина.



С. Макаров. 3 ноября 1866 года, корвет «Аскольд», Нагасаки.

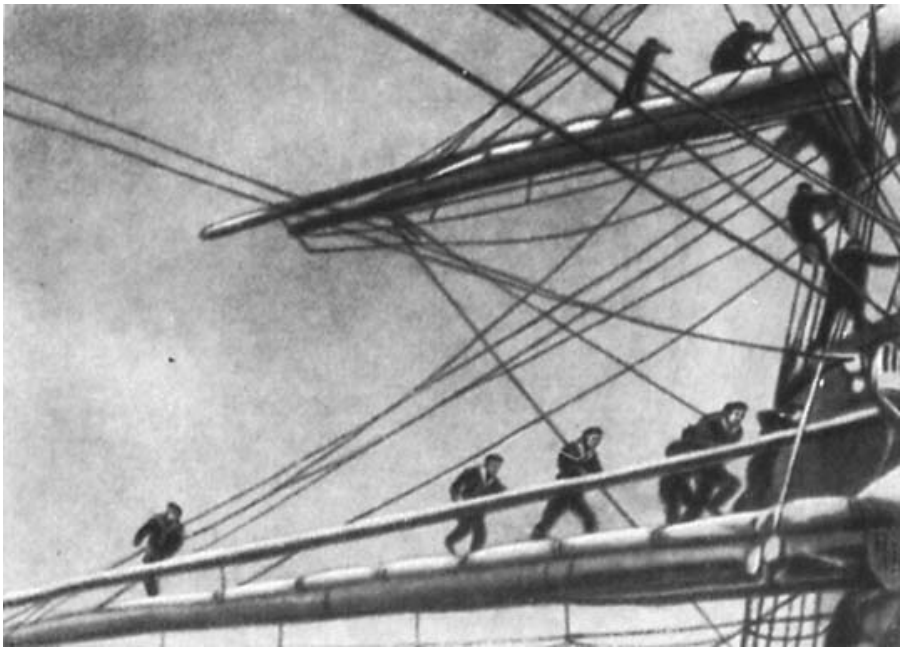
С. Макаров. Май 1867 г., корвет «Аскольд», рейд.

Ново-Архангельск. Русская резиденция в Америке.

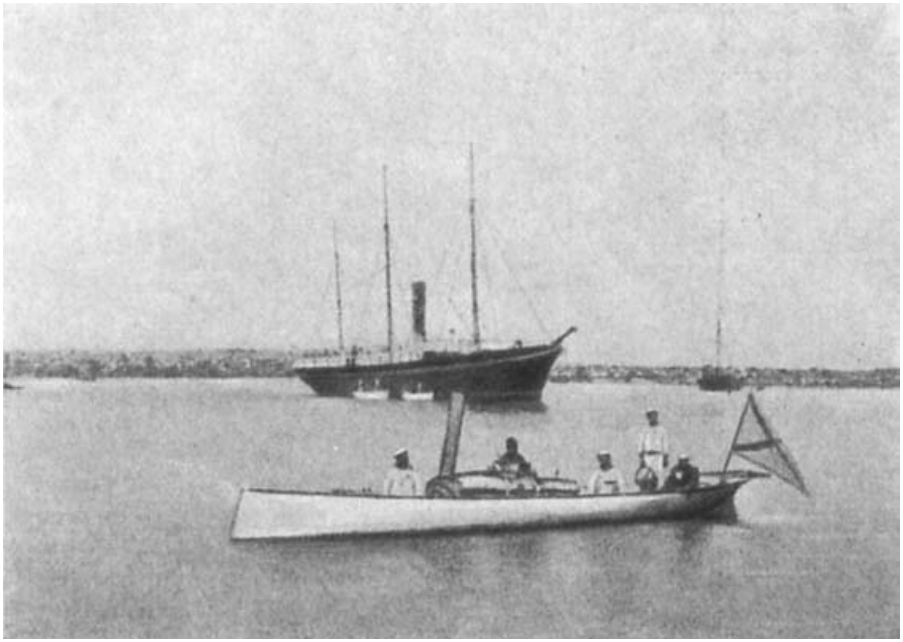
Группа гардемаринов с фрегата «Дмитрий Донской». 1868 год. Второй справа в заднем ряду – С. Макаров.

С. Макаров. Февраль 1871 года, шхуна «Тунгус».

Парусные учения на корвете «Витязь».



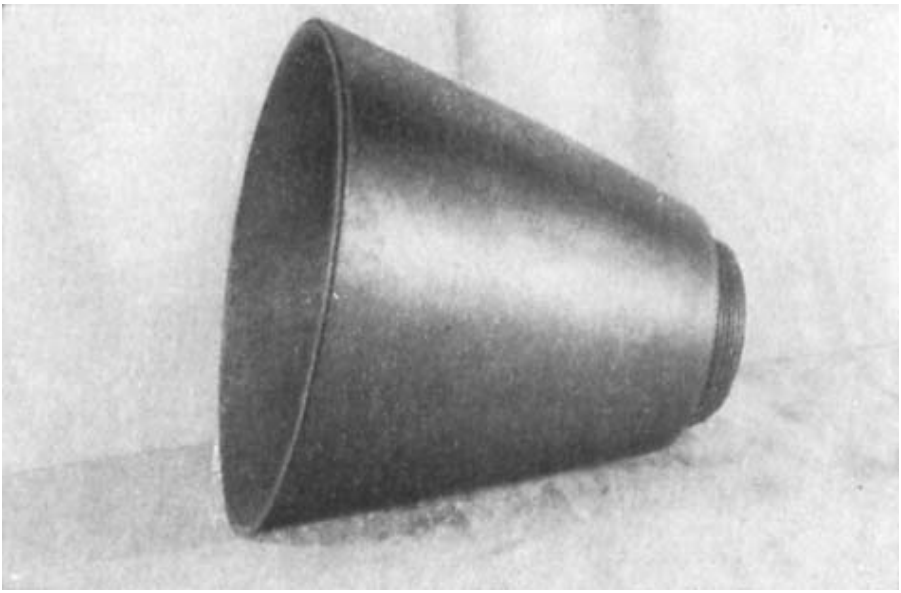
Один из минных катеров парохода «Великий князь Константин». Минный катер «Чесма».



Контр-адмирал С. О. Макаров. 1878 год.

С. Макаров. Февраль 1879 года, пароход «Великий князь Константин».

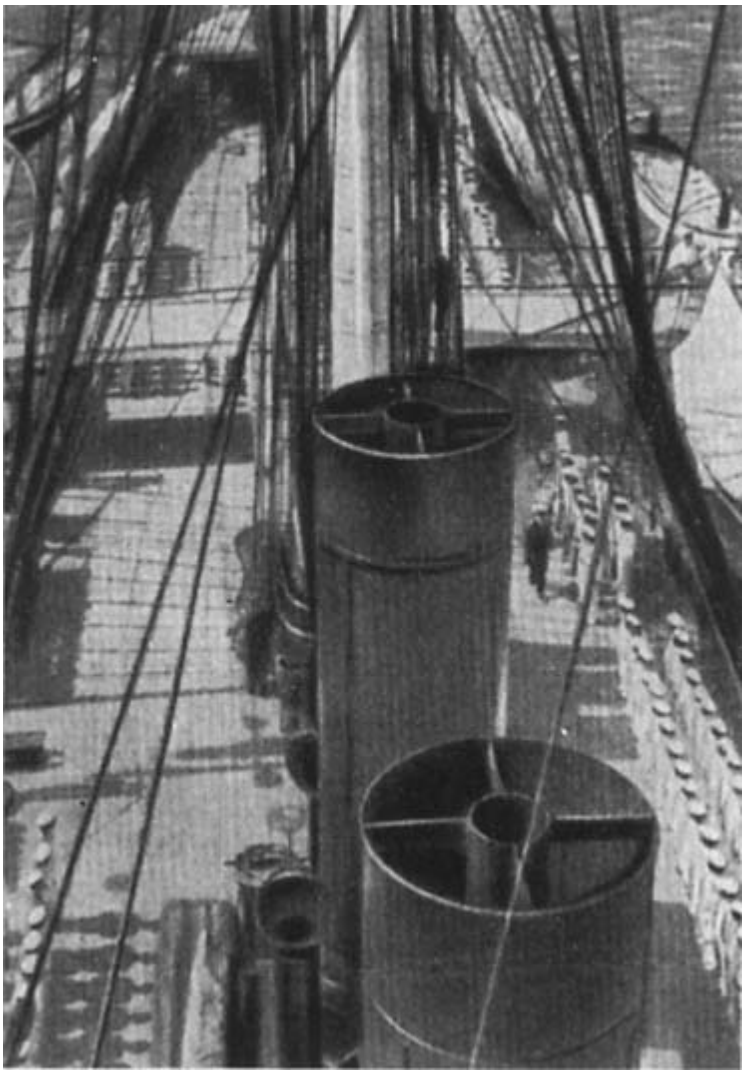
«Макаровский колпачок».



С. О. Макаров в Музее общества по изучению Амурского края. Владивосток.

С. О. Макаров. Февраль 1880 года.

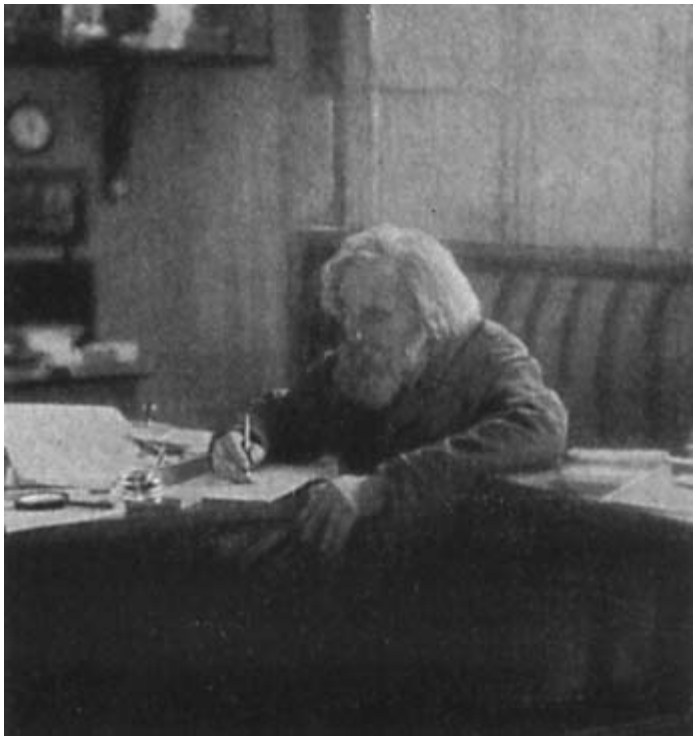
На палубе фрегата «Князь Пожарский». С. О. Макаров проходит вдоль строя матросов.



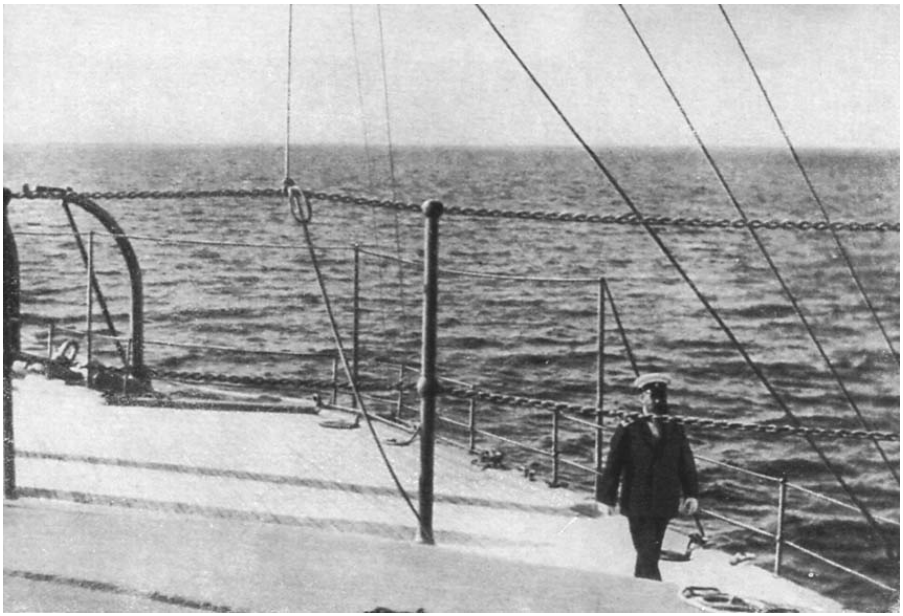
С. О. Макаров у опытного бассейна.

С. О. Макаров (крайний слева) в Ашиною, японском курорте на лечении.

Д. И. Менделеев.



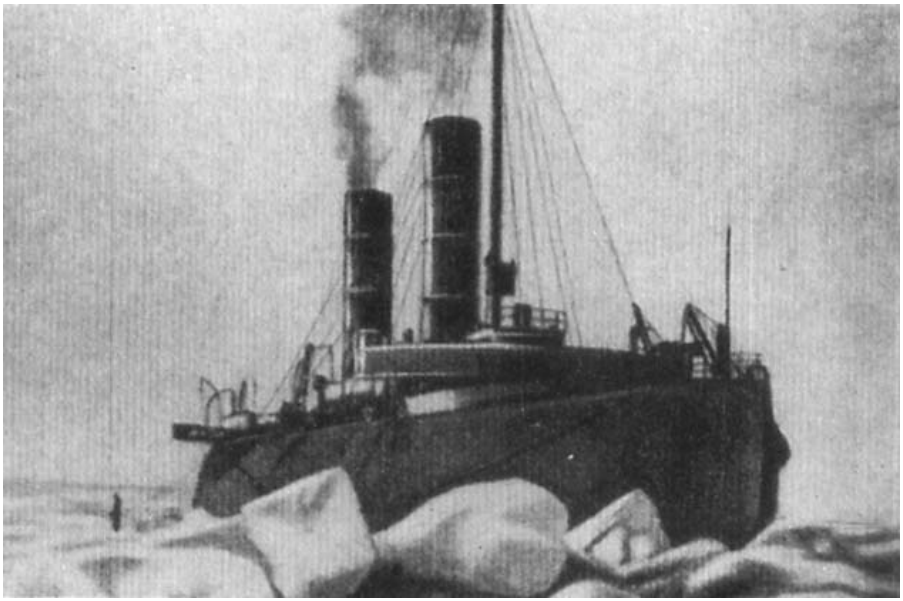
С. О. Макаров на броненосце «Петр Великий». 1903 год.



Офицеры и команда броненосца «Петр Великий». В первом ряду четвертый справа – С. О. Макаров.

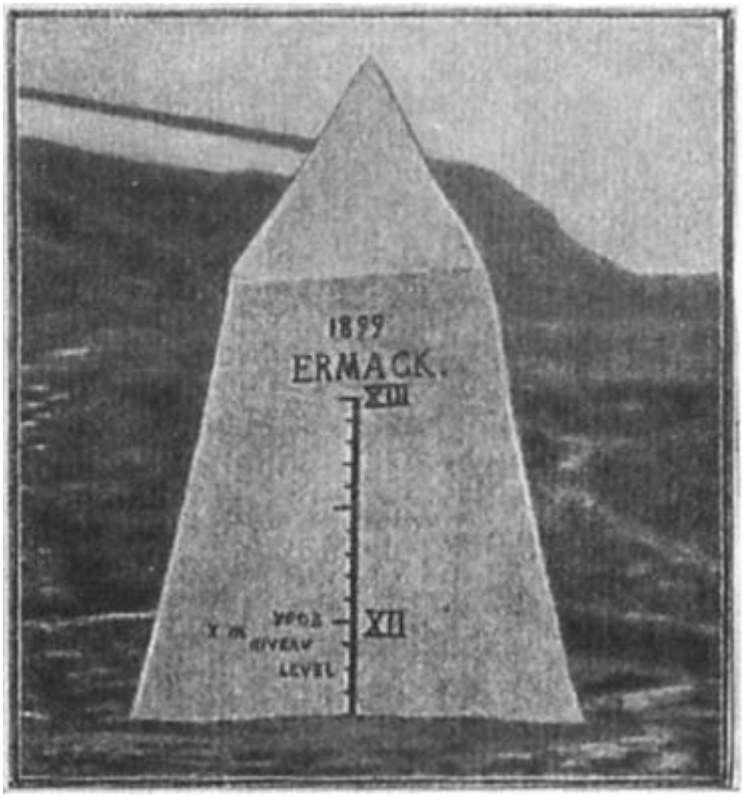
Капитан 2-го ранга М. П. Васильев 2-й.

Ледокол «Ермак».



Экипаж «Ермака» берет пробу полярного льда на исследование. Вдали на льдине С. О. Макаров.

Вековая метка на Шпицбергене.

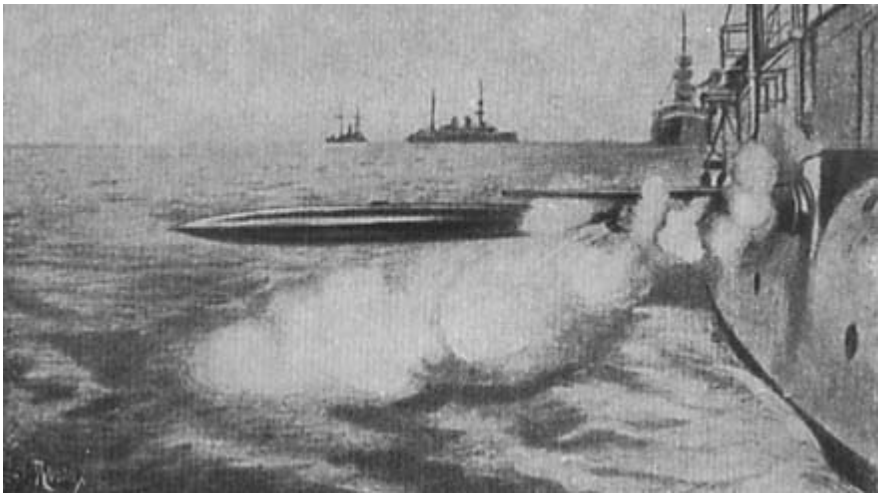


«Ермак» в полярных льдах. Вид с мостика.

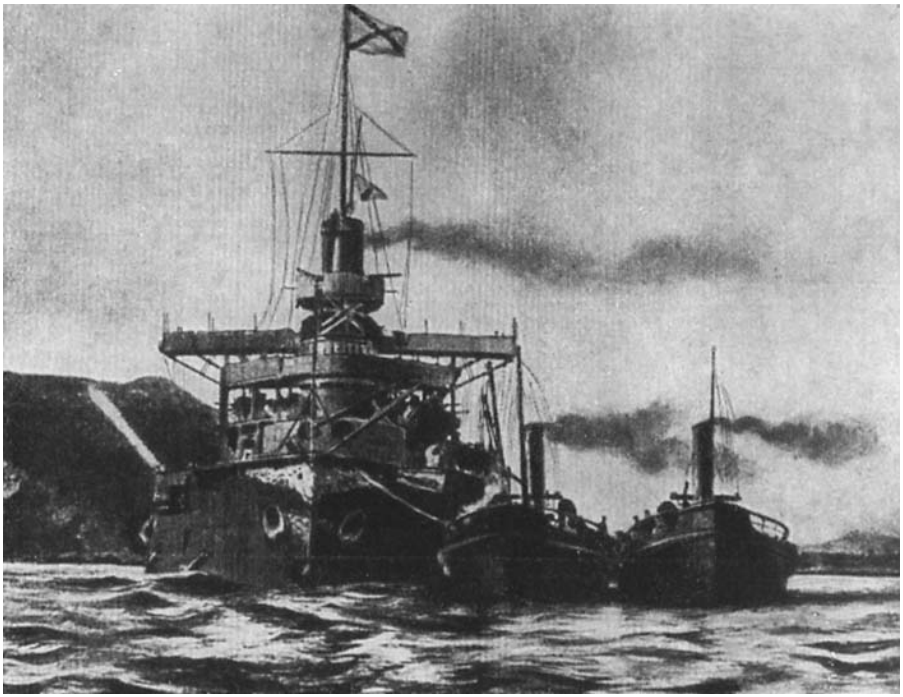
Общая панорама Порт-Артура.

Вход в гавань Порт-Артура.

Выстрел торпеды с миноносца.

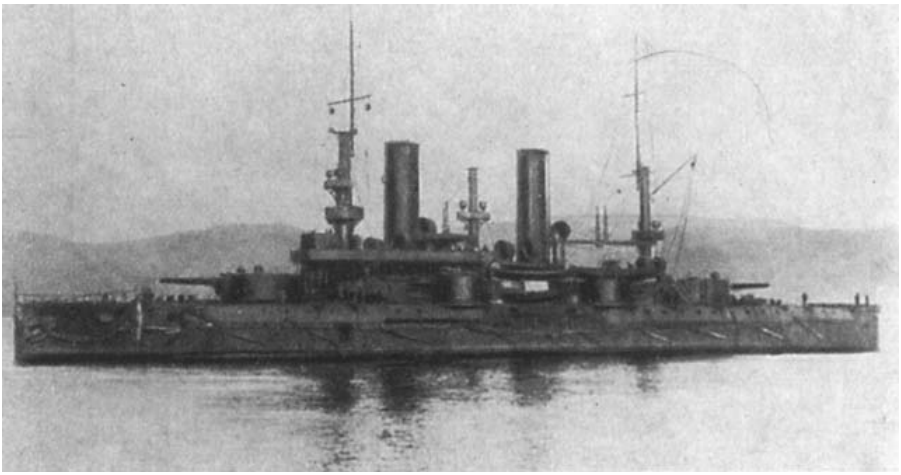


Поврежденный броненосец «Ретвизан» на внешнем рейде.



С. О. Макаров.

Броненосец «Петропавловск»



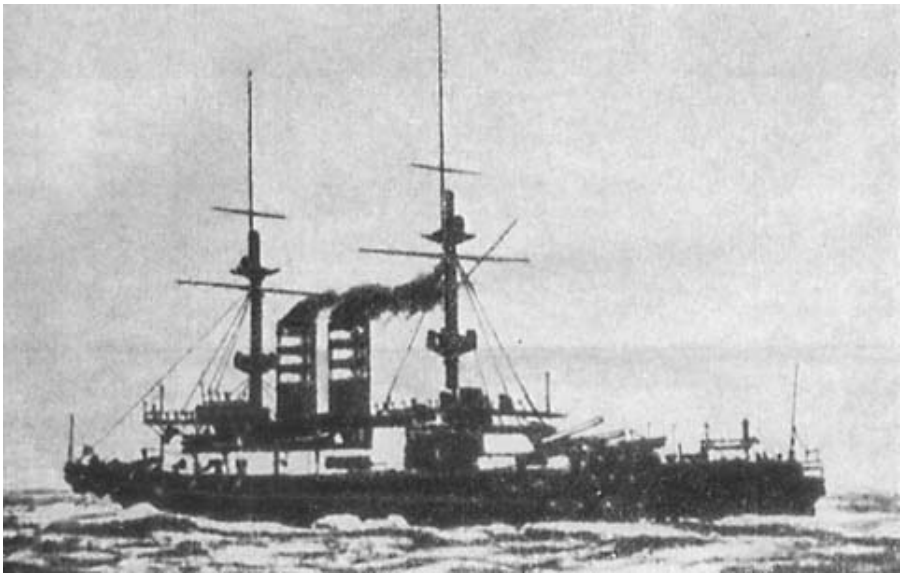
С. О. Макаров обходит на катере эскадру.

Эскадренный броненосец «Цесаревич».

С. О. Макаров спускается в кессон по борту броненосца «Цесаревич» для осмотра пробоины.

Вице-адмирал Того.

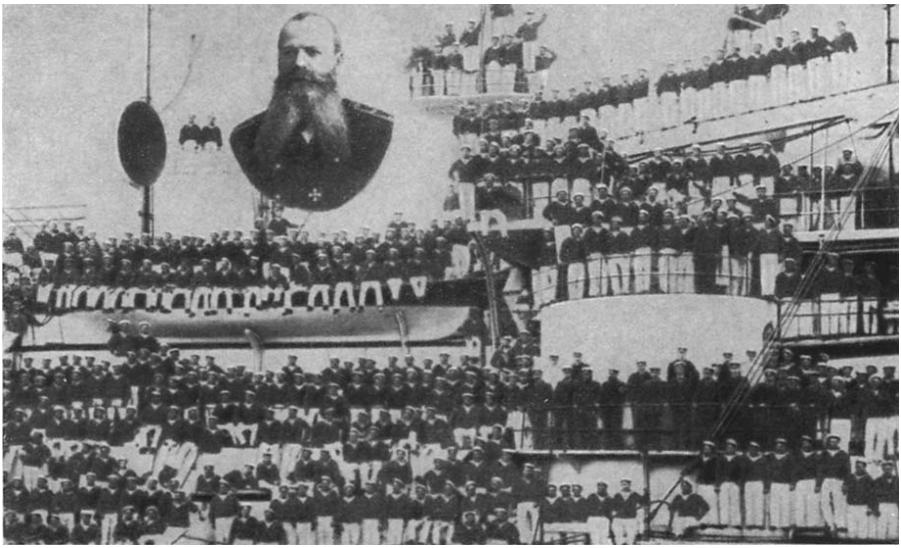
Японский броненосец «Миказа».



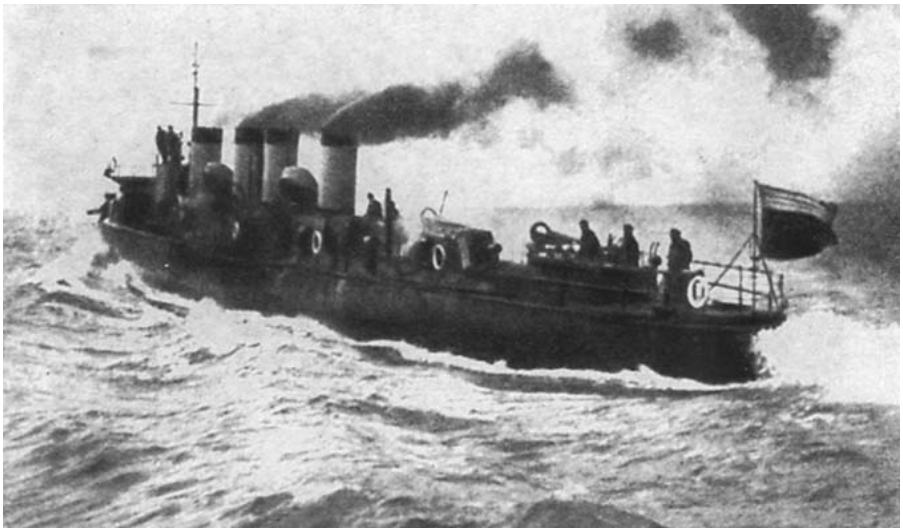
Контр-адмирал П. П. Ухтомский, младший флагман Тихоокеанской эскадры.

Капитан 1-го ранга И. К. Григорович, командир броненосце «Цесаревич».

Команда броненосца «Петропавловск» (с открытки 1904 года).



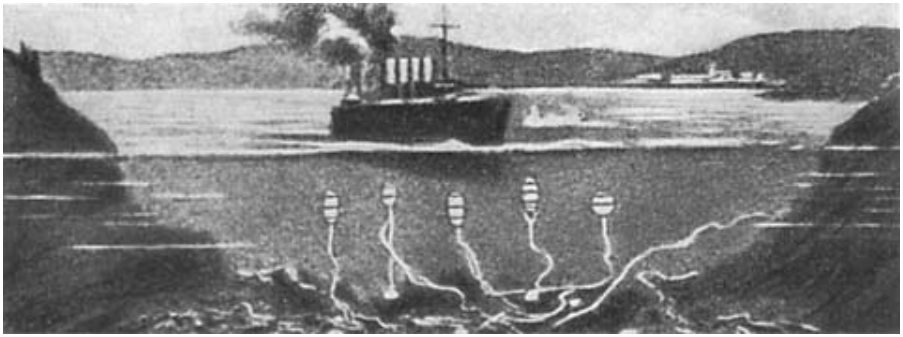
Миноносец «Стерегущий».



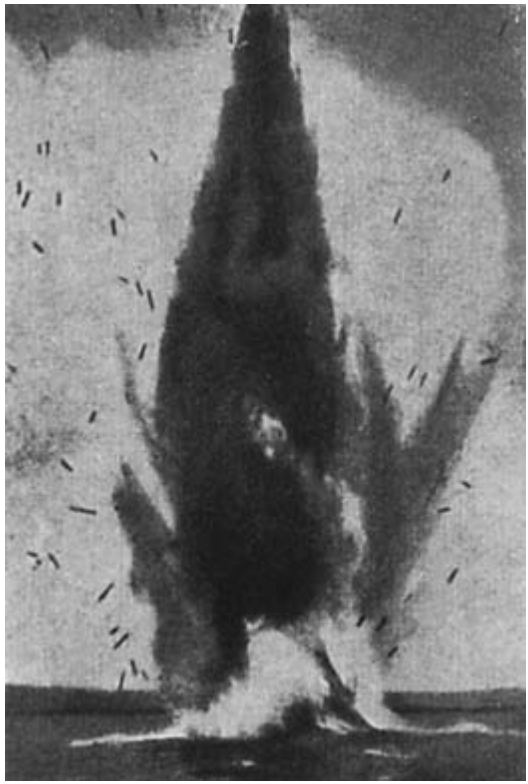
Генерал Р. И. Кондратенко.

Художник В В. Верещагин, погибший на броненосце «Петропавловск».

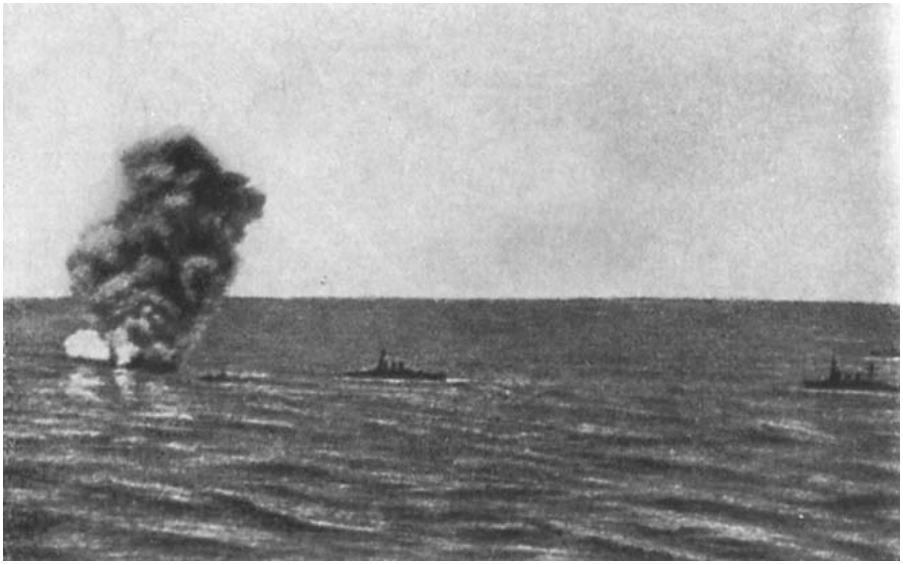
Вид подводных минных заграждений (из иллюстрированной «Летописи русско-японской войны», СПб., 1904).



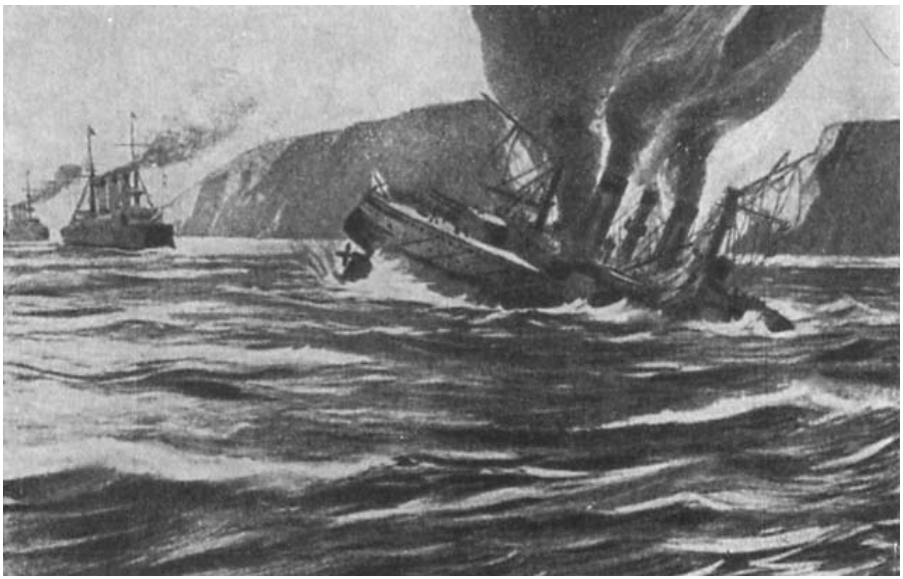
Взрыв подводной мины.



Гибель «Петропавловска». Репродукция с фотоснимка того времени. Снято с Золотой горы.



Гибель броненосца «Петропавловск». С рисунка современника.



Памятник адмиралу С. О. Макарову в Кронштадте.

Почетный караул у портрета С. О. Макарова в Географическом обществе в день 100-летия со дня рождения С. О. Макарова.